Códigos electrónicos

Embarcaciones de Recreo. Títulos Profesionales

Selección y ordenación:
José María de la Cuesta Sáenz
José María Caballero Lozano

Edición actualizada a 16 de noviembre de 2026

BOLETÍN OFICIAL DEL ESTADO

La última versión de este Código en PDF y ePUB está disponible para su descarga **gratuita** en:
www.boe.es/biblioteca_juridica/

Alertas de actualización en Mi BOE: www.boe.es/mi_boe/



Esta obra está sujeta a licencia Creative Commons de Reconocimiento-NoComercial-SinObraDerivada 4.0 Internacional, (CC BY-NC-ND 4.0).

@ Agencia Estatal Boletín Oficial del Estado
NIPO (PDF): 144-26-151-6
NIPO (ePUB): 144-26-152-1
NIPO (Papel): 144-26-150-0
ISBN: 978-84-340-3179-1
Depósito Legal: M-29350-2026

Catálogo de Publicaciones de la Administración General del Estado
cpage.mpr.gob.es

Agencia Estatal Boletín Oficial del Estado
Avenida de Manoteras, 54
28050 MADRID
www.boe.es

SUMARIO

§ 1. NOTA DE LOS AUTORES 1

II. TEMARIO DEL EXAMEN PARA LA OBTENCIÓN DEL TÍTULO DE PATRÓN PROFESIONAL DE EMBARCACIONES DE RECREO

TEMA 1

§ 2. 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. [Inclusión parcial] 13

TEMA 2

§ 3. Ley 14/2014, de 24 de julio, de Navegación Marítima. [Inclusión parcial] 33

TEMA 3

§ 4. 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. [Inclusión parcial] 50

§ 5. Real Decreto 253/2024, de 12 de marzo, por el que se desarrolla la estructura orgánica básica del Ministerio de Transportes y Movilidad Sostenible, y se modifica el Real Decreto 1009/2023, de 5 de diciembre, por el que se establece la estructura orgánica básica de los departamentos ministeriales 53

TEMA 4

§ 6. 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. [Inclusión parcial] 86

§ 7. Real Decreto 638/2007, de 18 de mayo, por el que se regulan las Capitanías Marítimas y los Distritos Marítimos. [Inclusión parcial] 88

TEMA 5

§ 8. Real Decreto 186/2023, de 21 de marzo, por el que se aprueba el Reglamento de Ordenación de la Navegación Marítima. [Inclusión parcial] 95

§ 9. Orden de 18 de enero de 2000 por la que se aprueba el Reglamento sobre Despacho de Buques. [Inclusión parcial] 105

SUMARIO

TEMA 6

§ 10. Real Decreto 210/2004, de 6 de febrero, por el que se establece un sistema de seguimiento y de información sobre el tráfico marítimo. [Inclusión parcial] 106

§ 11. Real Decreto 1837/2000, de 10 de noviembre, por el que se aprueba el Reglamento de inspección y certificación de buques civiles. [Inclusión parcial] 117

TEMA 7

§ 12. Real Decreto 62/2008, de 25 de enero, por el que se aprueba el Reglamento de las condiciones de seguridad marítima, de la navegación y de la vida humana en la mar aplicables a las concentraciones náuticas de carácter conmemorativo y pruebas náutico-deportivas 119

TEMA 8

§ 13. 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 132

§ 14. Real Decreto 685/2010, de 20 de mayo, por el que se regula el otorgamiento de permiso temporal de navegación para determinadas embarcaciones de recreo 154

TEMA 9

§ 15. 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 162

TEMA 10

§ 16. Real Decreto 875/2014, de 10 de octubre, por el que se regulan las titulaciones náuticas para el gobierno de las embarcaciones de recreo. [Inclusión parcial] 167

§ 17. Real Decreto 269/2022, de 12 de abril, por el que se regulan los títulos profesionales y de competencia de la Marina Mercante. [Inclusión parcial] 178

TEMA 11

§ 18. 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 . 179

TEMA 12

§ 19. 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 206

TEMA 13

§ 20. Real Decreto 98/2016, de 11 de marzo, por el que se regulan los requisitos de seguridad, técnicos y de comercialización de las motos náuticas, embarcaciones deportivas y sus componentes. [Inclusión parcial] 223

TEMA 14

(VER NOTA DE LOS AUTORES - TRATADOS INTERNACIONALES)

§ 21. 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. [Inclusión parcial] 238

TEMA 15

§ 22. Ley 14/2014, de 24 de julio, de Navegación Marítima. [Inclusión parcial] 240

TEMA 16

§ 23. Real Decreto de 24 de julio de 1889 por el que se publica el Código Civil. [Inclusión parcial] 251

TEMA 17

§ 24. Real Decreto 128/2022, de 15 de febrero, sobre instalaciones portuarias receptoras de desechos de buques 267

TEMA 18

(VER NOTA DE LOS AUTORES - TRATADOS INTERNACIONALES)

TEMA 19

§ 25. Real Decreto 1185/2006, de 16 de octubre, por el que se aprueba el Reglamento por el que se regulan las radiocomunicaciones marítimas a bordo de los buques civiles españoles. [Inclusión parcial] 296

III. TEMARIO DEL EXAMEN PARA LA OBTENCIÓN DE LOS TÍTULOS DE CAPITÁN, PRIMER OFICIAL DE PUENTE Y CUBIERTA, JEFE DE MÁQUINAS Y PRIMER OFICIAL DE MÁQUINAS (AÑO 2026)

TEMARIO ESPECÍFICO PARA CAPITANES Y PRIMEROS OFICIALES DE PUENTE Y CUBIERTA

TEMA 1

§ 26. 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. [Inclusión parcial] 327

§ 27. Ley 14/2014, de 24 de julio, de Navegación Marítima. [Inclusión parcial] 331

TEMA 2

§ 28. Ley 14/2014, de 24 de julio, de Navegación Marítima. [Inclusión parcial] 333

§ 29. 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. [Inclusión parcial] 335

§ 30. Real Decreto 210/2004, de 6 de febrero, por el que se establece un sistema de seguimiento y de información sobre el tráfico marítimo. [Inclusión parcial] 337

TEMA 3

§ 31. Ley 14/2014, de 24 de julio, de Navegación Marítima. [Inclusión parcial] 346

§ 32. Real Decreto 1516/2007, de 16 de noviembre, por el que se determina el régimen jurídico de las líneas regulares de cabotaje marítimo y de las navegaciones de interés público. [Inclusión parcial] . 350

TEMA 4

§ 33. Real Decreto 504/2011, de 8 de abril, de estructura orgánica y funciones del Instituto Social de la Marina. [Inclusión parcial] 353

TEMA 5

§ 34. 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. [Inclusión parcial] 356

TEMA 6

§ 35. Ley 2/2024, de 1 de agosto, de creación de la Autoridad Administrativa Independiente para la Investigación Técnica de Accidentes e Incidentes ferroviarios, marítimos y de aviación civil. [Inclusión parcial] 358

§ 36. Real Decreto 800/2011, de 10 de junio, por el que se regula la investigación de los accidentes e incidentes marítimos y la Comisión permanente de investigación de accidentes e incidentes marítimos. [Inclusión parcial] 364

TEMA 7

§ 37. 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. [Inclusión parcial] 366

§ 38. Real Decreto 1027/1989, de 28 de julio, sobre abanderamiento, matriculación de buques y registro marítimo. [Inclusión parcial] 370

TEMA 8

§ 39. Ley 14/2014, de 24 de julio, de Navegación Marítima. [Inclusión parcial] 372

TEMA 9

§ 40. 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. [Inclusión parcial] 375

§ 41. Ley 14/2014, de 24 de julio, de Navegación Marítima. [Inclusión parcial] 379

TEMA 10

§ 42. Ley 14/2014, de 24 de julio, de Navegación Marítima. [Inclusión parcial] 381

§ 43. Real Decreto 269/2022, de 12 de abril, por el que se regulan los títulos profesionales y de competencia de la Marina Mercante. [Inclusión parcial] 385

TEMA 11

§ 44. Orden de 22 julio de 1999 por la que se establecen las condiciones de tripulación para los buques que realicen servicios de cabotaje insular 390

TEMA 12

§ 45. Real Decreto 269/2022, de 12 de abril, por el que se regulan los títulos profesionales y de competencia de la Marina Mercante. [Inclusión parcial] 392

TEMA 13

§ 46. Real Decreto 357/2015, de 8 de mayo, sobre cumplimiento y control de la aplicación del Convenio sobre el Trabajo Marítimo, 2006, de la Organización Internacional del Trabajo, en buques españoles 395

§ 47. Real Decreto 1561/1995, de 21 de septiembre, sobre jornadas especiales de trabajo. [Inclusión parcial] 406

TEMA 14

§ 48. Real Decreto 258/1999, de 12 de febrero, por el que se establecen condiciones mínimas sobre la protección de la salud y la asistencia médica de los trabajadores del mar. [Inclusión parcial] 411

TEMA 15

§ 49. 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. [Inclusión parcial] 416

§ 50. Real Decreto 128/2022, de 15 de febrero, sobre instalaciones portuarias receptoras de desechos de buques. [Inclusión parcial] 419

§ 51. Ley 41/2010, de 29 de diciembre, de protección del medio marino. [Inclusión parcial] 423

TEMA 16

§ 52. Ley 14/2014, de 24 de julio, de Navegación Marítima. [Inclusión parcial] 426

TEMA 17

§ 53. 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. [Inclusión parcial] 427

TEMA 18

§ 54. Ley 14/2014, de 24 de julio, de Navegación Marítima. [Inclusión parcial] 436

§ 55. Real Decreto 186/2023, de 21 de marzo, por el que se aprueba el Reglamento de Ordenación de la Navegación Marítima. [Inclusión parcial] 437

§ 56. Orden FOM/1194/2011, de 29 de abril, por la que se regula el procedimiento integrado de escala de buques en los puertos de interés general. [Inclusión parcial] 449

§ 57. Real Decreto 210/2004, de 6 de febrero, por el que se establece un sistema de seguimiento y de información sobre el tráfico marítimo. [Inclusión parcial] 458

TEMA 19

§ 58. Real Decreto 145/1989, de 20 de enero, por el que se aprueba el Reglamento Nacional de Admisión, Manipulación y Almacenamiento de Mercancías Peligrosas en los Puertos. [Inclusión parcial] 461

§ 59. Real Decreto 210/2004, de 6 de febrero, por el que se establece un sistema de seguimiento y de información sobre el tráfico marítimo. [Inclusión parcial] 475

TEMA 20

§ 60. Real Decreto 393/1996, de 1 de marzo, por el que se aprueba el Reglamento general de Practicaje, de conformidad con lo establecido en la Ley de Puertos del Estado y de la Marina Mercante. [Inclusión parcial] 478

§ 61. Orden FOM/1621/2002, de 20 de junio, por la que se regulan las condiciones para el otorgamiento de exenciones al servicio portuario de practicaje 480

TEMA 21

§ 62. Real Decreto 1837/2000, de 10 de noviembre, por el que se aprueba el Reglamento de inspección y certificación de buques civiles. [Inclusión parcial] 486

§ 63. Real Decreto 877/2011, de 24 de junio, sobre reglas y estándares comunes para las organizaciones de inspección y reconocimiento de buques y para las actividades correspondientes de la Administración marítima. [Inclusión parcial] 491

TEMA 22

§ 64. Real Decreto de 24 de julio de 1889 por el que se publica el Código Civil. [Inclusión parcial] 493

TEMARIO ESPECÍFICO PARA JEFES DE MÁQUINAS Y PRIMEROS OFICIALES DE MÁQUINAS

TEMA 1

§ 65. 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. [Inclusión parcial] 496

§ 66. Ley 14/2014, de 24 de julio, de Navegación Marítima. [Inclusión parcial] 500

TEMA 2

§ 67. Real Decreto 504/2011, de 8 de abril, de estructura orgánica y funciones del Instituto Social de la Marina. [Inclusión parcial] 502

TEMA 3

§ 68. 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. [Inclusión parcial] 505

TEMA 4

§ 69. Ley 2/2024, de 1 de agosto, de creación de la Autoridad Administrativa Independiente para la Investigación Técnica de Accidentes e Incidentes ferroviarios, marítimos y de aviación civil. [Inclusión parcial] 507

TEMA 5

§ 70. Real Decreto 357/2015, de 8 de mayo, sobre cumplimiento y control de la aplicación del Convenio sobre el Trabajo Marítimo, 2006, de la Organización Internacional del Trabajo, en buques españoles. [Inclusión parcial] 513

§ 71. Real Decreto 1561/1995, de 21 de septiembre, sobre jornadas especiales de trabajo. [Inclusión parcial] 515

TEMA 6

§ 72. 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. [Inclusión parcial] 520

§ 73. Real Decreto 128/2022, de 15 de febrero, sobre instalaciones portuarias receptoras de desechos de buques. [Inclusión parcial] 523

§ 74. Ley 41/2010, de 29 de diciembre, de protección del medio marino. [Inclusión parcial] 527

TEMA 7

§ 75. 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. [Inclusión parcial] 530

TEMA 8

§ 76. Real Decreto 186/2023, de 21 de marzo, por el que se aprueba el Reglamento de Ordenación de la Navegación Marítima. [Inclusión parcial] 539

TEMA 9

§ 77. Real Decreto 1795/2008, de 3 de noviembre, por el que se dictan normas sobre la cobertura de la responsabilidad civil por daños causados por la contaminación de los hidrocarburos para combustible de los buques. [Inclusión parcial] 541

TEMA 10

(VER NOTA DE LOS AUTORES - DERECHO DE LA UNIÓN EUROPEA)

TEMA 11

(VER NOTA DE LOS AUTORES - DERECHO DE LA UNIÓN EUROPEA)

TEMA 12

§ 78. Real Decreto 61/2006, de 31 de enero, por el que se determinan las especificaciones de gasolinas, gasóleos, fuelóleos y gases licuados del petróleo y se regula el uso de determinados biocarburantes. [Inclusión parcial] 542

TEMA 13

§ 79. Real Decreto 1837/2000, de 10 de noviembre, por el que se aprueba el Reglamento de inspección y certificación de buques civiles. [Inclusión parcial] 546

IV. OTRAS DISPOSICIONES Y PRECEPTOS DE INTERÉS

1. EL MAR Y LA COSTA

§ 80. Ley 22/1988, de 28 de julio, de Costas. [Inclusión parcial] 551

§ 81. Real Decreto 876/2014, de 10 de octubre, por el que se aprueba el Reglamento General de Costas. [Inclusión parcial] 555

2. EL NAVEGANTE

§ 82. Real Decreto 875/2014, de 10 de octubre, por el que se regulan las titulaciones náuticas para el gobierno de las embarcaciones de recreo 559

§ 83. Real Decreto 269/2022, de 12 de abril, por el que se regulan los títulos profesionales y de competencia de la Marina Mercante. [Inclusión parcial] 671

§ 84. Ley 53/2002, de 30 de diciembre, de Medidas Fiscales, Administrativas y del Orden Social. [Inclusión parcial] 673

§ 85. Resolución de 12 de julio de 2017, de la Dirección General de la Marina Mercante, por la que se establece las atribuciones y el procedimiento de obtención del certificado de especialidad de patrón profesional de embarcaciones de recreo 675

3. LA EMBARCACIÓN

A) GENERAL

§ 86. Real Decreto 2335/1980, de 10 de octubre, por el que se regula el uso de la Bandera de España y otras banderas y enseñas a bordo de los buques nacionales 685

§ 87. Ley Orgánica 12/1995, de 12 de diciembre, de Represión del Contrabando. [Inclusión parcial] 687

§ 88. 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 689

§ 89. Real Decreto 701/2016, de 23 de diciembre, por el que se regulan los requisitos que deben cumplir los equipos marinos destinados a ser embarcados en los buques 692

§ 90. 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 721

§ 91. Real Decreto 1616/2011, de 14 de noviembre, por el que se regula el seguro de los propietarios de los buques civiles para reclamaciones de derecho marítimo 793

§ 92. Real Decreto 784/2021, de 7 de septiembre, por el que se aprueba el Reglamento de buques y embarcaciones históricos y sus reproducciones singulares 798

§ 93. Ley 38/1992, de 28 de diciembre, de Impuestos Especiales. [Inclusión parcial] 809

B) MOTOS NÁUTICAS

§ 94. Orden de 16 de diciembre de 1998 por la que se regula el procedimiento abreviado de registro y matriculación de las motos náuticas 823

§ 95. Real Decreto 259/2002, de 8 de marzo, por el que se actualizan las medidas de seguridad en la utilización de las motos náuticas. [Inclusión parcial] 826

§ 96. Real Decreto 1043/2003, de 1 de agosto, por el que se establecen determinadas medidas de seguridad para la utilización de artefactos náuticos de recreo autopropulsados 834

§ 97. Real Decreto 98/2016, de 11 de marzo, por el que se regulan los requisitos de seguridad, técnicos y de comercialización de las motos náuticas, embarcaciones deportivas y sus componentes 837

C) ACTIVIDADES SUBACUÁTICAS

§ 98. Real Decreto 550/2020, de 2 de junio, por el que se determinan las condiciones de seguridad de las actividades de buceo. [Inclusión parcial] 875

§ 99. Orden APA/126/2019, de 1 de febrero, por la que se aprueban los criterios de buceo recreativo responsable en reservas marinas 897

D) EMBARCACIONES NEUMÁTICAS Y SEMIRRÍGIDAS

§ 100. Real Decreto-ley 16/2018, de 26 de octubre, por el que se adoptan determinadas medidas de lucha contra el tráfico ilícito de personas y mercancías en relación con las embarcaciones utilizadas 906

§ 101. Real Decreto 807/2021, de 21 de septiembre, por el que se aprueba el Reglamento de control de las embarcaciones neumáticas y semirrígidas a las que se refieren las letras f), g), h) e i) del apartado 3 del artículo único del Real Decreto-ley 16/2018, de 26 de octubre, por el que se adoptan determinadas medidas de lucha contra el tráfico ilícito de personas y mercancías en relación a las embarcaciones utilizadas, y por el que se modifica el Real Decreto 95/2009, de 6 de febrero, por el que se regula el Sistema de registros administrativos de apoyo a la Administración de Justicia 913

4. LA ACTIVIDAD

§ 102. Real Decreto 186/2023, de 21 de marzo, por el que se aprueba el Reglamento de Ordenación de la Navegación Marítima 925

§ 103. Ley 3/2001, de 26 de marzo, de Pesca Marítima del Estado. [Inclusión parcial] 957

§ 104. Ley 5/2023, de 17 de marzo, de pesca sostenible e investigación pesquera. [Inclusión parcial] 994

§ 105. Real Decreto 2133/1986, de 19 de septiembre, por el que se establecen las normas a que deberá ajustarse la pesca marítima de recreo en aguas del mar territorial español correspondientes al archipiélago canario 999

§ 106. Real Decreto 347/2011, de 11 de marzo, por el que se regula la pesca marítima de recreo en aguas exteriores. [Inclusión parcial] 1002

§ 107. Real Decreto 239/2019, de 5 de abril, por el que se establecen las condiciones para el desarrollo de la actividad de pesca-turismo 1016

§ 108. Real Decreto 214/2026, de 18 de marzo, por el que se regula la presentación de solicitudes, declaraciones y comunicaciones a través de medios electrónicos en las reservas marinas de interés pesquero y para la pesca de recreo 1025

§ 109. Orden APA/315/2020, de 1 de abril, por la que se establecen criterios de gestión de las posibilidades de pesca asignadas al Reino de España y se modifican determinadas órdenes ministeriales que regulan la actividad pesquera de las flotas que hacen uso de las mismas 1031

§ 110. Real Decreto 46/2019, de 8 de febrero, por el que se regula la pesquería de atún rojo en el Atlántico Oriental y el Mediterráneo 1053

§ 111. Orden APA/102/2019, de 23 de enero, por la que se regula la reserva marina de interés pesquero de la Isla de Tabarca, y se definen su delimitación y usos permitidos 1073

§ 112. Orden APA/1024/2020, de 27 de octubre, por la que se establece la reserva marina de interés pesquero de la isla Dragonera, y se definen su delimitación, zonas y usos 1088

§ 113. Real Decreto 118/2024, de 30 de enero, por el que se establecen limitaciones a la navegación marítima para la protección y recuperación del Mar Menor 1107

5. AGUAS CONTINENTALES

§ 114. Real Decreto Legislativo 1/2001, de 20 de julio, por el que se aprueba el texto refundido de la Ley de Aguas. [Inclusión parcial] 1113

§ 115. Real Decreto 849/1986, de 11 de abril, por el que se aprueba el Reglamento del Dominio Público Hidráulico, que desarrolla los títulos Preliminar, I, IV, V, VI y VII de la Ley 29/1985, de 2 de agosto, de Aguas. [Inclusión parcial] 1115

6. COMUNIDADES AUTÓNOMAS

A) COMUNIDAD AUTÓNOMA DEL PAÍS VASCO

§ 116. Ley 2/2018, de 28 de junio, de Puertos y Transporte Marítimo del País Vasco 1128

B) COMUNIDAD AUTÓNOMA DE CATALUÑA

§ 117. Ley 10/2019, de 23 de diciembre, de puertos y de transporte en aguas marítimas y continentales . . 1158

C) COMUNIDAD AUTÓNOMA DE GALICIA

§ 118. Ley 6/2017, de 12 de diciembre, de puertos de Galicia 1264

D) COMUNIDAD AUTÓNOMA DE ANDALUCÍA

§ 119. Ley 21/2007, de 18 de diciembre, de Régimen Jurídico y Económico de los Puertos de Andalucía . 1350

E) COMUNIDAD AUTÓNOMA DE CANTABRIA

§ 120. Ley 5/2004, de 16 de noviembre, de Puertos de Cantabria 1432

F) COMUNIDAD AUTÓNOMA DE LA REGIÓN DE MURCIA

§ 121. Ley 3/1996, de 16 de mayo, de puertos de la Comunidad Autónoma de la Región de Murcia 1462

G) COMUNIDAD VALENCIANA

§ 122. Ley 2/2014, de 13 de junio, de Puertos de la Generalitat 1499

H) COMUNIDAD AUTÓNOMA DE CANARIAS

§ 123. Ley 14/2003, de 8 de abril, de Puertos de Canarias 1550

I) COMUNIDAD AUTÓNOMA DE LAS ILLES BALEARS

§ 124. Ley 10/2005 de 21 de junio, de puertos de las Illes Balears 1590

ÍNDICE SISTEMÁTICO

§ 1. NOTA DE LOS AUTORES 1

1. Planteamiento 1
2. Temario del examen para la obtención del título de patrón profesional de embarcaciones de recreo. 2
3. Temario del examen para la obtención de los títulos de capitán, primer oficial de puente y cubierta, jefe de máquinas y primer oficial de máquinas 4
4. Tratados internacionales 10
5. Derecho de la Unión Europea 11
6. Federaciones de deportes practicados con embarcaciones o artefactos flotantes 11

II. TEMARIO DEL EXAMEN PARA LA OBTENCIÓN DEL TÍTULO DE PATRÓN PROFESIONAL DE EMBARCACIONES DE RECREO

TEMA 1

§ 2. 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. [Inclusión parcial] 13

TEXTO REFUNDIDO DE LA LEY DE PUERTOS DEL ESTADO Y DE LA MARINA MERCANTE 13
TÍTULO PRELIMINAR. Disposiciones generales 13

[. . .]

CAPÍTULO III. Marina Mercante 13

[. . .]

LIBRO TERCERO. Régimen de policía 16

[. . .]

TÍTULO III. Medidas que garantizan la actividad portuaria y la navegación 16
TÍTULO IV. Régimen sancionador 19
CAPÍTULO I. Infracciones 19
CAPÍTULO II. Sanciones y otras medidas 27
Sección 1.ª Disposiciones generales. 27
Sección 2.ª Sanciones aplicables 28
Sección 3.ª Indemnización por daños y perjuicios 31
Sección 4.ª Procedimiento, medios de ejecución y medidas cautelares 31

[. . .]

TEMA 2

§ 3. Ley 14/2014, de 24 de julio, de Navegación Marítima. [Inclusión parcial] 33

TÍTULO PRELIMINAR. Disposiciones generales 33
TÍTULO I. De la ordenación administrativa de la navegación 34
CAPÍTULO I. Del ámbito de aplicación de las normas de policía 34
CAPÍTULO II. Del régimen de estancia en aguas interiores marítimas y en puerto 34
CAPÍTULO III. Del régimen general de navegación marítima 37

[. . .]

TÍTULO II. De los vehículos de la navegación . . . 41
CAPÍTULO I. De los buques, embarcaciones y artefactos navales . . . 41

[. . .]

TÍTULO III. De los sujetos de la navegación . . . 42

[. . .]

CAPÍTULO III. De la dotación . . . 42
Sección 1.ª De la titulación, certificación e inspección . . . 44
Sección 2.ª Del capitán . . . 45

[. . .]

TEMA 3

§ 4. 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. [Inclusión parcial] . . . 50

TEXTO REFUNDIDO DE LA LEY DE PUERTOS DEL ESTADO Y DE LA MARINA MERCANTE . . . 50

[. . .]

LIBRO SEGUNDO. Marina Mercante . . . 50

[. . .]

TÍTULO II. Administración marítima . . . 50
CAPÍTULO I. Administración central . . . 50

[. . .]

§ 5. Real Decreto 253/2024, de 12 de marzo, por el que se desarrolla la estructura orgánica básica del Ministerio de Transportes y Movilidad Sostenible, y se modifica el Real Decreto 1009/2023, de 5 de diciembre, por el que se establece la estructura orgánica básica de los departamentos ministeriales . . . 53

Preámbulo . . . 53
Artículos . . . 55
Disposiciones adicionales . . . 82
Disposiciones transitorias . . . 84
Disposiciones derogatorias . . . 84
Disposiciones finales . . . 84

TEMA 4

§ 6. 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. [Inclusión parcial] . . . 86

TEXTO REFUNDIDO DE LA LEY DE PUERTOS DEL ESTADO Y DE LA MARINA MERCANTE . . . 86

[. . .]

LIBRO SEGUNDO. Marina Mercante . . . 86

[. . .]

TÍTULO II. Administración marítima . . . 86

[. . .]

CAPÍTULO II. Administración periférica . . . 86

[. . .]

§ 7. Real Decreto 638/2007, de 18 de mayo, por el que se regulan las Capitanías Marítimas y los Distritos Marítimos. [Inclusión parcial] 88

CAPÍTULO I. Disposiciones generales 88
CAPÍTULO II. Funciones de los Capitanes Marítimos y de los Jefes de Distrito 91

TEMA 5

§ 8. Real Decreto 186/2023, de 21 de marzo, por el que se aprueba el Reglamento de Ordenación de la Navegación Marítima. [Inclusión parcial]. 95

Disposiciones transitorias 95
REGLAMENTO DE ORDENACIÓN DE LA NAVEGACIÓN MARÍTIMA 95

[. . .]

CAPÍTULO II. Régimen aplicable al despacho de buques 95
CAPÍTULO III. El rol de despacho y dotación 99
CAPÍTULO IV. Régimen de enrolamiento y desenrolamiento de los tripulantes 99
CAPÍTULO V. Régimen de autorización de entrada y de estancia de los buques y embarcaciones en los espacios marítimos españoles 102

[. . .]

§ 9. Orden de 18 de enero de 2000 por la que se aprueba el Reglamento sobre Despacho de Buques. [Inclusión parcial] 105

Reglamento sobre Despacho de Buques. 105

[. . .]

CAPÍTULO IV. Enroles y desenroles 105
Sección 1.ª De los enroles 105

[. . .]

TEMA 6

§ 10. Real Decreto 210/2004, de 6 de febrero, por el que se establece un sistema de seguimiento y de información sobre el tráfico marítimo. [Inclusión parcial]. 106

CAPÍTULO I. Disposiciones generales 106
CAPÍTULO II. Notificación y seguimiento de los buques 109

[. . .]

CAPÍTULO IV. Seguimiento de los buques peligrosos e intervención en caso de problemas y accidentes en el mar 111

[. . .]

§ 11. Real Decreto 1837/2000, de 10 de noviembre, por el que se aprueba el Reglamento de inspección y certificación de buques civiles. [Inclusión parcial] 117

ANEXO. REGLAMENTO DE INSPECCIÓN Y CERTIFICACIÓN DE BUQUES CIVILES 117

[. . .]

TÍTULO II. De la actividad inspectora 117
CAPÍTULO I. Principios rectores. 117

[. . .]

TEMA 7

§ 12. Real Decreto 62/2008, de 25 de enero, por el que se aprueba el Reglamento de las condiciones de seguridad marítima, de la navegación y de la vida humana en la mar aplicables a las concentraciones náuticas de carácter conmemorativo y pruebas náutico-deportivas 119

Preámbulo 119
Artículos 120
Disposiciones adicionales 120
Disposiciones derogatorias 120
Disposiciones finales 120
REGLAMENTO DE LAS CONDICIONES DE SEGURIDAD MARÍTIMA, DE LA NAVEGACIÓN Y DE LA VIDA HUMANA EN LA MAR APLICABLES A LAS CONCENTRACIONES NÁUTICAS DE CARÁCTER CONMEMORATIVO Y PRUEBAS NÁUTICO-DEPORTIVAS. 121
CAPÍTULO I. Disposiciones generales 121
CAPÍTULO II. Actos colectivos náuticos. 124
CAPÍTULO III. Pruebas náutico-deportivas de carácter colectivo 127
CAPÍTULO IV. Disposiciones particulares 129
CAPÍTULO V. Régimen sancionador. 131

TEMA 8

§ 13. 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. 132

Preámbulo 132
Artículos 133
Disposiciones adicionales 143
Disposiciones transitorias 143
Disposiciones derogatorias 144
Disposiciones finales 144
ANEXO I. Modelo solicitud de inscripción para su matrícula y abanderamiento de embarcaciones de recreo. 145
ANEXO II. Modelo solicitud de prescripción de embarcaciones de recreo 146
ANEXO III. Certificado de preinscripción 147
ANEXO IV. Certificado de Registro Español - Permiso de Navegación 148
ANEXO V. Certificado de inscripción 149
ANEXO VI. Modelo solicitud de inscripción de embarcaciones de recreo con marco CE de eslora igual o inferior a 12 metros. 150
ANEXO VII. Certificado de navegabilidad para embarcaciones de recreo de eslora menor o igual a 24 metros . . . 151
ANEXO VIII. Listado normas UNE armonizadas 151
ANEXO IX. Notificación de la instalación/desmontaje de equipos radioeléctricos 153

§ 14. Real Decreto 685/2010, de 20 de mayo, por el que se regula el otorgamiento de permiso temporal de navegación para determinadas embarcaciones de recreo 154

Preámbulo 154
Artículos 154
Disposiciones finales 158
. 159
ANEXO II. Permiso temporal de navegación para determinadas embarcaciones de recreo 160
ANEXO III. Prórroga de permiso temporal de navegación para determinadas embarcaciones de recreo. 161

TEMA 9

§ 15. 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 . 162

Preámbulo . . . 162
Artículos . . . 163
Disposiciones adicionales . . . 163
Disposiciones finales . . . 163
ANEXO. Reglamento del seguro de responsabilidad civil de suscripción obligatoria para embarcaciones de recreo o deportivas . . . 164
CAPÍTULO I. Disposiciones generales . . . 164
CAPÍTULO II. Ámbito y límites del seguro . . . 165
CAPÍTULO III. Del contrato de seguro . . . 166

TEMA 10

§ 16. Real Decreto 875/2014, de 10 de octubre, por el que se regulan las titulaciones náuticas para el gobierno de las embarcaciones de recreo. [Inclusión parcial] . . . 167

CAPÍTULO I. Disposiciones generales . . . 167

[. . .]

CAPÍTULO VI. De las actividades de formación . . . 170

[. . .]

CAPÍTULO VIII. Régimen de inspecciones, infracciones y sanciones . . . 173
Disposiciones adicionales . . . 173

§ 17. Real Decreto 269/2022, de 12 de abril, por el que se regulan los títulos profesionales y de competencia de la Marina Mercante. [Inclusión parcial] . . . 178

[. . .]

CAPÍTULO VI. Obligaciones de los navieros y de los marinos . . . 178

[. . .]

TEMA 11

§ 18. 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 . . . 179

Preámbulo . . . 179
CAPÍTULO I. Disposiciones generales . . . 180
CAPÍTULO II. Entidades colaboradoras de inspección . . . 182
CAPÍTULO III. Realización de los reconocimientos . . . 185
CAPÍTULO IV. Infracciones y sanciones . . . 185
Disposiciones adicionales . . . 187
Disposiciones transitorias . . . 187
Disposiciones finales . . . 188
ANEXO I . . . 189
ANEXO II. Ejecución de los reconocimientos . . . 191
ANEXO III . . . 203

TEMA 12

§ 19. 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. 206

Preámbulo 206
CAPÍTULO I. Disposiciones generales 208
CAPÍTULO II. Equipos de salvamento 210
CAPÍTULO III. Equipos de navegación 211
CAPÍTULO IV. Equipos de seguridad contraincendios y medios de achique 213
CAPÍTULO V. Prevención de la contaminación 216
CAPÍTULO VI. Infracciones y sanciones 218
Disposiciones adicionales 221
Disposiciones derogatorias 222
Disposiciones finales 222

TEMA 13

§ 20. Real Decreto 98/2016, de 11 de marzo, por el que se regulan los requisitos de seguridad, técnicos y de comercialización de las motos náuticas, embarcaciones deportivas y sus componentes. [Inclusión parcial] 223

CAPÍTULO I. Disposiciones generales 223
CAPÍTULO II. Libre circulación de productos 227

[. . .]

ANEXO I. Requisitos esenciales 228
ANEXO II. Componentes de las embarcaciones 237

[. . .]

TEMA 14

(VER NOTA DE LOS AUTORES - TRATADOS INTERNACIONALES)

§ 21. 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. [Inclusión parcial] 238

TEXTO REFUNDIDO DE LA LEY DE PUERTOS DEL ESTADO Y DE LA MARINA MERCANTE 238

[. . .]

LIBRO SEGUNDO. Marina Mercante 238

[. . .]

TÍTULO II. Administración marítima 238

[. . .]

CAPÍTULO III. Sociedad de Salvamento y Seguridad Marítima 238

[. . .]

TEMA 15

§ 22. Ley 14/2014, de 24 de julio, de Navegación Marítima. [Inclusión parcial] 240

[. . .]

TÍTULO II. De los vehículos de la navegación 240

[. . .]

CAPÍTULO II. Del registro y documentación de los buques 240
Sección 1.ª De la inscripción en la Sección de Buques del Registro de Bienes Muebles 241
Sección 2.ª De la documentación de los buques nacionales 243
CAPÍTULO III. De la nacionalidad de los buques 244

[. . .]

CAPÍTULO VII. De los derechos de garantía sobre el buque 246
Sección 1.ª De los privilegios marítimos 246
Sección 2.ª De la hipoteca naval 247

[. . .]

TEMA 16

§ 23. Real Decreto de 24 de julio de 1889 por el que se publica el Código Civil. [Inclusión parcial]. . 251

[. . .]

CÓDIGO CIVIL 251
TÍTULO PRELIMINAR. De las normas jurídicas, su aplicación y eficacia 251

[. . .]

CAPÍTULO IV. Normas de derecho internacional privado 251

[. . .]

LIBRO PRIMERO. De las personas 252

[. . .]

TÍTULO IV. Del matrimonio 253

[. . .]

CAPÍTULO III. De la forma de celebración del matrimonio 253
Sección 1.ª Disposiciones generales. 253
Sección 2.ª De la celebración del matrimonio 253

[. . .]

CAPÍTULO IV. De la inscripción del matrimonio en el Registro Civil 255

[. . .]

TÍTULO VIII. De la ausencia 255

[. . .]

CAPÍTULO II. De la declaración de fallecimiento 255

[. . .]

LIBRO TERCERO. De los diferentes modos de adquirir la propiedad 256

[. . .]

TÍTULO III. De las sucesiones 256
CAPÍTULO I. De los testamentos 256
Sección 1.ª De la capacidad para disponer por testamento 256
Sección 2.ª De los testamentos en general. 257
Sección 3.ª De la forma de los testamentos 258
Sección 4.ª Del testamento ológrafo 259
Sección 5.ª Del testamento abierto 260
Sección 6.ª Del testamento cerrado 261

[. . .]

Sección 8.ª Del testamento marítimo 263

Sección 9.ª Del testamento hecho en país extranjero . . . 265
Sección 10.ª De la revocación e ineficacia de los testamentos . . . 265

[. . .]

TEMA 17

§ 24. Real Decreto 128/2022, de 15 de febrero, sobre instalaciones portuarias receptoras de desechos de buques . . . 267

Preámbulo . . . 267
CAPÍTULO I. Disposiciones generales . . . 269
CAPÍTULO II. Disponibilidad de instalaciones portuarias receptoras adecuadas . . . 270
CAPÍTULO III. Entrega de desechos de buques . . . 275
CAPÍTULO IV. Control de cumplimiento . . . 280
CAPÍTULO V. Sistema de información y seguimiento . . . 282
Disposiciones adicionales . . . 282
Disposiciones transitorias . . . 283
Disposiciones derogatorias . . . 283
Disposiciones finales . . . 283
ANEXO I. Requisitos de los planes de recepción y manipulación de desechos . . . 284
ANEXO II. Formulario de notificación previa . . . 285
ANEXO III. Modelo de recibo de entrega de desechos . . . 287
ANEXO IV. Categorías de costes y de ingresos netos relacionados con la explotación y gestión de las instalaciones portuarias receptoras . . . 291
ANEXO V. Modelo de certificado de exención . . . 292
ANEXO VI. Modelo de certificado de aptitud de medios flotantes de instalaciones receptoras portuarias . . . 294

TEMA 18

(VER NOTA DE LOS AUTORES - TRATADOS INTERNACIONALES)

TEMA 19

§ 25. Real Decreto 1185/2006, de 16 de octubre, por el que se aprueba el Reglamento por el que se regulan las radiocomunicaciones marítimas a bordo de los buques civiles españoles. [Inclusión parcial] . . . 296

Disposiciones transitorias . . . 296
REGLAMENTO POR EL QUE SE REGULAN LAS RADIOCOMUNICACIONES MARÍTIMAS A BORDO DE LOS BUQUES CIVILES ESPAÑOLES . . . 296
CAPÍTULO I. Régimen general . . . 296
Sección 1.ª Disposiciones generales . . . 296
Sección 2.ª Preceptos técnicos comunes a todos los buques . . . 300

[. . .]

Sección 4.ª Instalaciones Radioeléctricas y Equipos: Generalidades . . . 311

[. . .]

CAPÍTULO IV. Otros buques . . . 322
Sección 1.ª Preceptos comunes . . . 322
Sección 2.ª Equipamiento radioeléctrico para embarcaciones de recreo . . . 325

[. . .]

III. TEMARIO DEL EXAMEN PARA LA OBTENCIÓN DE LOS TÍTULOS DE CAPITÁN, PRIMER OFICIAL DE PUENTE Y CUBIERTA, JEFE DE MÁQUINAS Y PRIMER OFICIAL DE MÁQUINAS (AÑO 2026)

TEMARIO ESPECÍFICO PARA CAPITANES Y PRIMEROS OFICIALES DE PUENTE Y CUBIERTA

TEMA 1

§ 26. 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. [Inclusión parcial] 327

TEXTO REFUNDIDO DE LA LEY DE PUERTOS DEL ESTADO Y DE LA MARINA MERCANTE 327
TÍTULO PRELIMINAR. Disposiciones generales 327
CAPÍTULO I. Objeto de la ley 327

[. . .]

CAPÍTULO III. Marina Mercante 328

[. . .]

§ 27. Ley 14/2014, de 24 de julio, de Navegación Marítima. [Inclusión parcial] 331

TÍTULO PRELIMINAR. Disposiciones generales 331

[. . .]

TEMA 2

§ 28. Ley 14/2014, de 24 de julio, de Navegación Marítima. [Inclusión parcial] 333

[. . .]

TÍTULO I. De la ordenación administrativa de la navegación 333
CAPÍTULO I. Del ámbito de aplicación de las normas de policía 333

[. . .]

§ 29. 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. [Inclusión parcial] 335

TEXTO REFUNDIDO DE LA LEY DE PUERTOS DEL ESTADO Y DE LA MARINA MERCANTE 335

[. . .]

LIBRO TERCERO. Régimen de policía 335

[. . .]

TÍTULO III. Medidas que garantizan la actividad portuaria y la navegación 335

[. . .]

§ 30. Real Decreto 210/2004, de 6 de febrero, por el que se establece un sistema de seguimiento y de información sobre el tráfico marítimo. [Inclusión parcial] 337

CAPÍTULO I. Disposiciones generales 337

[. . .]

CAPÍTULO IV. Seguimiento de los buques peligrosos e intervención en caso de problemas y accidentes en el mar 340

[. . .]

TEMA 3

§ 31. Ley 14/2014, de 24 de julio, de Navegación Marítima. [Inclusión parcial] 346

[. . .]

TÍTULO I. De la ordenación administrativa de la navegación 346

[. . .]

CAPÍTULO II. Del régimen de estancia en aguas interiores marítimas y en puerto 346
CAPÍTULO III. Del régimen general de navegación marítima 348

[. . .]

§ 32. Real Decreto 1516/2007, de 16 de noviembre, por el que se determina el régimen jurídico de las líneas regulares de cabotaje marítimo y de las navegaciones de interés público. [Inclusión parcial] 350

CAPÍTULO I. Régimen general 350

[. . .]

TEMA 4

§ 33. Real Decreto 504/2011, de 8 de abril, de estructura orgánica y funciones del Instituto Social de la Marina. [Inclusión parcial] 353

[. . .]

CAPÍTULO II. Competencias y funciones 353

[. . .]

TEMA 5

§ 34. 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. [Inclusión parcial] 356

TEXTO REFUNDIDO DE LA LEY DE PUERTOS DEL ESTADO Y DE LA MARINA MERCANTE 356

[. . .]

LIBRO SEGUNDO. Marina Mercante 356

[. . .]

TÍTULO II. Administración marítima 356

[. . .]

CAPÍTULO III. Sociedad de Salvamento y Seguridad Marítima 356

[. . .]

TEMA 6

§ 35. Ley 2/2024, de 1 de agosto, de creación de la Autoridad Administrativa Independiente para la Investigación Técnica de Accidentes e Incidentes ferroviarios, marítimos y de aviación civil. [Inclusión parcial] 358

TÍTULO PRELIMINAR. Naturaleza, funciones y régimen jurídico 358
TÍTULO I. Investigación técnica de accidentes e incidentes 359
CAPÍTULO I. Disposiciones generales 359
CAPÍTULO II. Ámbito de aplicación 360
CAPÍTULO III. Procedimiento de investigación técnica 361

[. . .]

Disposiciones transitorias 363

§ 36. Real Decreto 800/2011, de 10 de junio, por el que se regula la investigación de los accidentes e incidentes marítimos y la Comisión permanente de investigación de accidentes e incidentes marítimos. [Inclusión parcial] 364

CAPÍTULO I. Disposiciones generales 364

[. . .]

CAPÍTULO III. Procedimiento 365

TEMA 7

§ 37. 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. [Inclusión parcial] 366

TEXTO REFUNDIDO DE LA LEY DE PUERTOS DEL ESTADO Y DE LA MARINA MERCANTE 366

[. . .]

LIBRO SEGUNDO. Marina Mercante 366
TÍTULO I. Explotación Naviera y Régimen de las Navegaciones 366
CAPÍTULO I. Buques y Empresas Navieras 366

[. . .]

Disposiciones adicionales 367

[. . .]

§ 38. Real Decreto 1027/1989, de 28 de julio, sobre abanderamiento, matriculación de buques y registro marítimo. [Inclusión parcial] 370

Artículos 370
CAPÍTULO I. De los registros 370
Sección 1.ª De los Registros de Matrícula de los Buques y de las Empresas marítimas 370

[. . .]

TEMA 8

§ 39. Ley 14/2014, de 24 de julio, de Navegación Marítima. [Inclusión parcial] 372

[. . .]

TÍTULO II. De los vehículos de la navegación 372

[. . .]

CAPÍTULO II. Del registro y documentación de los buques 372

[. . .]

Sección 2.ª De la documentación de los buques nacionales 372

[. . .]

TEMA 9

§ 40. 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. [Inclusión parcial] 375

TEXTO REFUNDIDO DE LA LEY DE PUERTOS DEL ESTADO Y DE LA MARINA MERCANTE 375

[. . .]

LIBRO SEGUNDO. Marina Mercante 375
TÍTULO I. Explotación Naviera y Régimen de las Navegaciones 375
CAPÍTULO I. Buques y Empresas Navieras 375

[. . .]

Disposiciones adicionales 376

[. . .]

§ 41. Ley 14/2014, de 24 de julio, de Navegación Marítima. [Inclusión parcial] 379

[. . .]

TÍTULO III. De los sujetos de la navegación 379

[. . .]

CAPÍTULO III. De la dotación 379

[. . .]

TEMA 10

§ 42. Ley 14/2014, de 24 de julio, de Navegación Marítima. [Inclusión parcial] 381

[. . .]

TÍTULO III. De los sujetos de la navegación 381

[. . .]

CAPÍTULO III. De la dotación 381

[. . .]

Sección 2.ª Del capitán 381

[. . .]

§ 43. Real Decreto 269/2022, de 12 de abril, por el que se regulan los títulos profesionales y de competencia de la Marina Mercante. [Inclusión parcial] 385

[. . .]

CAPÍTULO VI. Obligaciones de los navieros y de los marinos 385

[. . .]

Disposiciones adicionales . . . 388

TEMA 11

§ 44. Orden de 22 julio de 1999 por la que se establecen las condiciones de tripulación para los buques que realicen servicios de cabotaje insular . . . 390

Preámbulo . . . 390
Artículos . . . 390
Disposiciones derogatorias . . . 391
Disposiciones finales . . . 391

TEMA 12

§ 45. Real Decreto 269/2022, de 12 de abril, por el que se regulan los títulos profesionales y de competencia de la Marina Mercante. [Inclusión parcial] . . . 392

[. . .]

CAPÍTULO III. Formación y evaluación . . . 392
Sección 1.ª Principios rectores . . . 392

[. . .]

Sección 3.ª De los alumnos y su formación a bordo y en el empleo en tierra . . . 392

[. . .]

TEMA 13

§ 46. Real Decreto 357/2015, de 8 de mayo, sobre cumplimiento y control de la aplicación del Convenio sobre el Trabajo Marítimo, 2006, de la Organización Internacional del Trabajo, en buques españoles . . . 395

Preámbulo . . . 395
Artículos . . . 396
Disposiciones adicionales . . . 400
Disposiciones derogatorias . . . 401
Disposiciones finales . . . 401
ANEXO I . . . 402
ANEXO II . . . 404

§ 47. Real Decreto 1561/1995, de 21 de septiembre, sobre jornadas especiales de trabajo. [Inclusión parcial] . . . 406

CAPITULO I. Disposiciones generales . . . 406
CAPITULO II. Ampliaciones de jornada. . . . 407

[. . .]

Sección 4.ª Transportes y trabajo en el mar . . . 407
Subsección 1.ª Disposiciones comunes . . . 407

[. . .]

Subsección 5.ª Trabajo en la mar . . . 408

[. . .]

TEMA 14

§ 48. Real Decreto 258/1999, de 12 de febrero, por el que se establecen condiciones mínimas sobre la protección de la salud y la asistencia médica de los trabajadores del mar. [Inclusión parcial] 411

CAPÍTULO I. Disposiciones generales 411
CAPÍTULO II. Botiquín 412
CAPÍTULO III. Instalaciones y personal sanitario. Responsabilidades 414

[. . .]

CAPÍTULO V. Asistencia médica a distancia 415

TEMA 15

§ 49. 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. [Inclusión parcial] 416

TEXTO REFUNDIDO DE LA LEY DE PUERTOS DEL ESTADO Y DE LA MARINA MERCANTE 416

[. . .]

LIBRO PRIMERO. Sistema portuario de titularidad estatal 416

[. . .]

TÍTULO IV. Medio ambiente y seguridad 416

[. . .]

§ 50. Real Decreto 128/2022, de 15 de febrero, sobre instalaciones portuarias receptoras de desechos de buques. [Inclusión parcial] 419

CAPÍTULO I. Disposiciones generales 419
CAPÍTULO II. Disponibilidad de instalaciones portuarias receptoras adecuadas 421

[. . .]

§ 51. Ley 41/2010, de 29 de diciembre, de protección del medio marino. [Inclusión parcial] 423

[. . .]

TÍTULO IV. De los vertidos en el mar 423

[. . .]

TEMA 16

§ 52. Ley 14/2014, de 24 de julio, de Navegación Marítima. [Inclusión parcial] 426

[. . .]

TÍTULO X. Certificación pública de determinados expedientes de derecho marítimo 426

[. . .]

CAPÍTULO II. De la protesta de mar por incidencias del viaje 426

[. . .]

TEMA 17

§ 53. 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. [Inclusión parcial] 427

TEXTO REFUNDIDO DE LA LEY DE PUERTOS DEL ESTADO Y DE LA MARINA MERCANTE 427

[. . .]

LIBRO TERCERO. Régimen de policía 427

[. . .]

TÍTULO IV. Régimen sancionador 427
CAPÍTULO I. Infracciones 427
CAPÍTULO II. Sanciones y otras medidas 435

[. . .]

Sección 4.ª Procedimiento, medios de ejecución y medidas cautelares 435

[. . .]

TEMA 18

§ 54. Ley 14/2014, de 24 de julio, de Navegación Marítima. [Inclusión parcial] 436

[. . .]

TÍTULO I. De la ordenación administrativa de la navegación 436

[. . .]

CAPÍTULO II. Del régimen de estancia en aguas interiores marítimas y en puerto 436

[. . .]

§ 55. Real Decreto 186/2023, de 21 de marzo, por el que se aprueba el Reglamento de Ordenación de la Navegación Marítima. [Inclusión parcial] 437

REGLAMENTO DE ORDENACIÓN DE LA NAVEGACIÓN MARÍTIMA 437

[. . .]

CAPÍTULO II. Régimen aplicable al despacho de buques 437
CAPÍTULO III. El rol de despacho y dotación 442
CAPÍTULO IV. Régimen de enrolamiento y desenrolamiento de los tripulantes 443
CAPÍTULO V. Régimen de autorización de entrada y de estancia de los buques y embarcaciones en los espacios marítimos españoles 446

[. . .]

§ 56. Orden FOM/1194/2011, de 29 de abril, por la que se regula el procedimiento integrado de escala de buques en los puertos de interés general. [Inclusión parcial] 449

Artículos 449

§ 57. Real Decreto 210/2004, de 6 de febrero, por el que se establece un sistema de seguimiento y de información sobre el tráfico marítimo. [Inclusión parcial] 458

[. . .]

CAPÍTULO II. Notificación y seguimiento de los buques 458

[. . .]

TEMA 19

§ 58. Real Decreto 145/1989, de 20 de enero, por el que se aprueba el Reglamento Nacional de Admisión, Manipulación y Almacenamiento de Mercancías Peligrosas en los Puertos. [Inclusión parcial] 461

REGLAMENTO DE ADMISIÓN, MANIPULACIÓN Y ALMACENAMIENTO DE MERCANCÍAS PELIGROSAS EN LOS PUERTOS 461
TÍTULO PRIMERO. Disposiciones generales 461
CAPÍTULO I-1. Ámbito de aplicación y exenciones 461
CAPÍTULO I-2. Definiciones 462
CAPÍTULO I-3. Atribuciones de las autoridades portuarias 465
CAPÍTULO I-4. Admisión y notificación 466
CAPÍTULO I-5. Atraques y fondeaderos especialmente habilitados 469
CAPÍTULO I-6. Obligaciones de los buques que operen con mercancías peligrosas 470
CAPÍTULO I-7. Obligaciones de los buques que naveguen dentro del puerto 472
CAPÍTULO I-8. Obligaciones del operador del muelle o terminal 472
CAPÍTULO I-9. Obligaciones de las gabarras que transporten mercancías peligrosas 473
CAPÍTULO I-10. Obligaciones del ferrocarril y de los vehículos en relación con la operación de mercancías peligrosas 473

[. . .]

§ 59. Real Decreto 210/2004, de 6 de febrero, por el que se establece un sistema de seguimiento y de información sobre el tráfico marítimo. [Inclusión parcial] 475

[. . .]

CAPÍTULO III. Notificación de mercancías peligrosas o contaminantes a bordo de buques 475

[. . .]

TEMA 20

§ 60. Real Decreto 393/1996, de 1 de marzo, por el que se aprueba el Reglamento general de Practicaje, de conformidad con lo establecido en la Ley de Puertos del Estado y de la Marina Mercante. [Inclusión parcial] 478

REGLAMENTO GENERAL DE PRACTICAJE 478

[. . .]

CAPITULO II. Del Servicio Portuario de Practicaje Portuario 478

[. . .]

§ 61. Orden FOM/1621/2002, de 20 de junio, por la que se regulan las condiciones para el otorgamiento de exenciones al servicio portuario de practicaje 480

Preámbulo 480
Artículos 480
Disposiciones transitorias 485
Disposiciones derogatorias 485
Disposiciones finales 485

TEMA 21

§ 62. Real Decreto 1837/2000, de 10 de noviembre, por el que se aprueba el Reglamento de inspección y certificación de buques civiles. [Inclusión parcial] 486

ANEXO. REGLAMENTO DE INSPECCIÓN Y CERTIFICACIÓN DE BUQUES CIVILES 486

[. . .]

TÍTULO II. De la actividad inspectora 486
CAPÍTULO I. Principios rectores. 486
CAPÍTULO II. Actividades de inspección y procedimiento 487

[. . .]

§ 63. Real Decreto 877/2011, de 24 de junio, sobre reglas y estándares comunes para las organizaciones de inspección y reconocimiento de buques y para las actividades correspondientes de la Administración marítima. [Inclusión parcial] 491

[. . .]

CAPÍTULO III. Organizaciones autorizadas para efectuar reconocimientos de buques en nombre de la Administración marítima 491

[. . .]

Disposiciones adicionales 492

TEMA 22

§ 64. Real Decreto de 24 de julio de 1889 por el que se publica el Código Civil. [Inclusión parcial]. . 493

[. . .]

CÓDIGO CIVIL 493

[. . .]

LIBRO PRIMERO. De las personas 493

[. . .]

TÍTULO IV. Del matrimonio 493

[. . .]

CAPÍTULO III. De la forma de celebración del matrimonio 493

[. . .]

Sección 2.ª De la celebración del matrimonio 493

[. . .]

LIBRO TERCERO. De los diferentes modos de adquirir la propiedad 494

[. . .]

TÍTULO III. De las sucesiones 494
CAPÍTULO I. De los testamentos 494

[. . .]

Sección 8.ª Del testamento marítimo 494

[. . .]

TEMARIO ESPECÍFICO PARA JEFES DE MÁQUINAS Y PRIMEROS OFICIALES DE MÁQUINAS

TEMA 1

§ 65. 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. [Inclusión parcial] 496

TEXTO REFUNDIDO DE LA LEY DE PUERTOS DEL ESTADO Y DE LA MARINA MERCANTE 496
TÍTULO PRELIMINAR. Disposiciones generales 496
CAPÍTULO I. Objeto de la ley 496

[. . .]

CAPÍTULO III. Marina Mercante 497

[. . .]

§ 66. Ley 14/2014, de 24 de julio, de Navegación Marítima. [Inclusión parcial] 500

TÍTULO PRELIMINAR. Disposiciones generales 500

[. . .]

TEMA 2

§ 67. Real Decreto 504/2011, de 8 de abril, de estructura orgánica y funciones del Instituto Social de la Marina. [Inclusión parcial] 502

[. . .]

CAPÍTULO II. Competencias y funciones 502

[. . .]

TEMA 3

§ 68. 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. [Inclusión parcial] 505

TEXTO REFUNDIDO DE LA LEY DE PUERTOS DEL ESTADO Y DE LA MARINA MERCANTE 505

[. . .]

LIBRO SEGUNDO. Marina Mercante 505

[. . .]

TÍTULO II. Administración marítima 505

[. . .]

CAPÍTULO III. Sociedad de Salvamento y Seguridad Marítima 505

[. . .]

TEMA 4

§ 69. Ley 2/2024, de 1 de agosto, de creación de la Autoridad Administrativa Independiente para la Investigación Técnica de Accidentes e Incidentes ferroviarios, marítimos y de aviación civil. [Inclusión parcial] 507

TÍTULO PRELIMINAR. Naturaleza, funciones y régimen jurídico 507
TÍTULO I. Investigación técnica de accidentes e incidentes 508
CAPÍTULO I. Disposiciones generales 508
CAPÍTULO II. Ámbito de aplicación 509
CAPÍTULO III. Procedimiento de investigación técnica 510

[. . .]

Disposiciones transitorias 512

TEMA 5

§ 70. Real Decreto 357/2015, de 8 de mayo, sobre cumplimiento y control de la aplicación del Convenio sobre el Trabajo Marítimo, 2006, de la Organización Internacional del Trabajo, en buques españoles. [Inclusión parcial] 513

Artículos 513

§ 71. Real Decreto 1561/1995, de 21 de septiembre, sobre jornadas especiales de trabajo. [Inclusión parcial] 515

CAPITULO I. Disposiciones generales 515
CAPITULO II. Ampliaciones de jornada. 516

[. . .]

Sección 4.ª Transportes y trabajo en el mar 516
Subsección 1.ª Disposiciones comunes 516

[. . .]

Subsección 5.ª Trabajo en la mar 517

[. . .]

TEMA 6

§ 72. 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. [Inclusión parcial] 520

TEXTO REFUNDIDO DE LA LEY DE PUERTOS DEL ESTADO Y DE LA MARINA MERCANTE 520

[. . .]

LIBRO PRIMERO. Sistema portuario de titularidad estatal 520

[. . .]

TÍTULO IV. Medio ambiente y seguridad 520

[. . .]

§ 73. Real Decreto 128/2022, de 15 de febrero, sobre instalaciones portuarias receptoras de desechos de buques. [Inclusión parcial] 523

CAPÍTULO I. Disposiciones generales 523
CAPÍTULO II. Disponibilidad de instalaciones portuarias receptoras adecuadas 525

[. . .]

§ 74. Ley 41/2010, de 29 de diciembre, de protección del medio marino. [Inclusión parcial] 527

[. . .]

TÍTULO IV. De los vertidos en el mar 527

[. . .]

TEMA 7

§ 75. 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. [Inclusión parcial] 530

TEXTO REFUNDIDO DE LA LEY DE PUERTOS DEL ESTADO Y DE LA MARINA MERCANTE 530

[. . .]

LIBRO TERCERO. Régimen de policía 530

[. . .]

TÍTULO IV. Régimen sancionador 530
CAPÍTULO I. Infracciones 530
CAPÍTULO II. Sanciones y otras medidas 538

[. . .]

Sección 4.ª Procedimiento, medios de ejecución y medidas cautelares 538

[. . .]

TEMA 8

§ 76. Real Decreto 186/2023, de 21 de marzo, por el que se aprueba el Reglamento de Ordenación de la Navegación Marítima. [Inclusión parcial]. 539

REGLAMENTO DE ORDENACIÓN DE LA NAVEGACIÓN MARÍTIMA 539

[. . .]

CAPÍTULO VII. Medidas aplicables a los buques en tránsito que realicen descargas contaminantes en los espacios marítimos españoles 539

[. . .]

TEMA 9

§ 77. Real Decreto 1795/2008, de 3 de noviembre, por el que se dictan normas sobre la cobertura de la responsabilidad civil por daños causados por la contaminación de los hidrocarburos para combustible de los buques. [Inclusión parcial] 541

Artículos 541

TEMA 10

(VER NOTA DE LOS AUTORES - DERECHO DE LA UNIÓN EUROPEA)

TEMA 11

(VER NOTA DE LOS AUTORES - DERECHO DE LA UNIÓN EUROPEA)

TEMA 12

§ 78. Real Decreto 61/2006, de 31 de enero, por el que se determinan las especificaciones de gasolinas, gasóleos, fuelóleos y gases licuados del petróleo y se regula el uso de determinados biocarburantes. [Inclusión parcial] 542

CAPÍTULO I. Especificaciones técnicas de gasolinas, gasóleos, fuelóleos y gases licuados del petróleo 542

[. . .]

CAPÍTULO III. Contenido de azufre de los combustibles para uso marítimo. 543
CAPÍTULO IV. Régimen sancionador aplicable en materia de contenido de azufre de los combustibles para uso marítimo 545
ANEXO XI. Criterios de utilización de los métodos de reducción de emisiones 545

TEMA 13

§ 79. Real Decreto 1837/2000, de 10 de noviembre, por el que se aprueba el Reglamento de inspección y certificación de buques civiles. [Inclusión parcial] 546

ANEXO. REGLAMENTO DE INSPECCIÓN Y CERTIFICACIÓN DE BUQUES CIVILES 546

[. . .]

TÍTULO II. De la actividad inspectora 546

[. . .]

CAPÍTULO VI. Inspección y control de los buques de pabellón español en servicio 546

[. . .]

IV. OTRAS DISPOSICIONES Y PRECEPTOS DE INTERÉS

1. EL MAR Y LA COSTA

§ 80. Ley 22/1988, de 28 de julio, de Costas. [Inclusión parcial] 551

[. . .]

TÍTULO III. Utilización del dominio público marítimo-terrestre 551
CAPÍTULO I. Disposiciones generales 551

[. . .]

TÍTULO IV. Régimen económico-financiero de la utilización del dominio público marítimo-terrestre 551

[. . .]

CAPÍTULO II. Cánones y tasas 552

[. . .]

Disposiciones adicionales 554

§ 81. Real Decreto 876/2014, de 10 de octubre, por el que se aprueba el Reglamento General de Costas. [Inclusión parcial] 555

REGLAMENTO GENERAL DE COSTAS. 555

[. . .]

TÍTULO III. Utilización del dominio público marítimo-terrestre 555
CAPÍTULO I. Disposiciones generales 555
Sección 1.ª Régimen general de utilización 555
Sección 2.ª Régimen de utilización de las playas 556

[. . .]

CAPÍTULO IV. Autorizaciones 557

[. . .]

Sección 2.ª Servicios de temporada en playas 557

[. . .]

2. EL NAVEGANTE

§ 82. Real Decreto 875/2014, de 10 de octubre, por el que se regulan las titulaciones náuticas para el gobierno de las embarcaciones de recreo 559

Preámbulo 559
CAPÍTULO I. Disposiciones generales 560
CAPÍTULO II. De las titulaciones de recreo 563
CAPÍTULO III. Procedimiento y pruebas para la obtención de los títulos 565
CAPÍTULO IV. Reconocimiento psicofísicos 569
CAPÍTULO V. De la documentación, registro y control 570
CAPÍTULO VI. De las actividades de formación 572
CAPÍTULO VII. Habilitaciones anejas de los títulos náuticos de recreo 575
CAPÍTULO VIII. Régimen de inspecciones, infracciones y sanciones 576
Disposiciones adicionales 577
Disposiciones transitorias 580
Disposiciones derogatorias 581
Disposiciones finales 581
ANEXO I. Convalidaciones 582
ANEXO II. Realización y temario de las pruebas teóricas 588
ANEXO III. Prácticas reglamentarias básicas de seguridad y navegación 603
ANEXO IV. Cursos de formación de radio-operador 618
ANEXO V. Prácticas reglamentarias de navegación a vela 633
ANEXO VI. Prácticas reglamentarias de navegación 641
ANEXO VII. Modelos de las tarjetas y licencias de navegación 646
ANEXO VIII. Acreditación de la aptitud psicofísica para el manejo de embarcaciones de recreo 659
ANEXO IX. Títulos expedidos por otros Estados 669

§ 83. Real Decreto 269/2022, de 12 de abril, por el que se regulan los títulos profesionales y de competencia de la Marina Mercante. [Inclusión parcial] 671

[. . .]

CAPÍTULO VII. Títulos y certificados nacionales 671

[. . .]

Sección 2.ª Certificados nacionales 671

[. . .]

§ 84. Ley 53/2002, de 30 de diciembre, de Medidas Fiscales, Administrativas y del Orden Social. [Inclusión parcial] 673

TÍTULO I. Normas tributarias 673

[. . .]

CAPÍTULO III. Tasas 673

[. . .]

§ 85. Resolución de 12 de julio de 2017, de la Dirección General de la Marina Mercante, por la que se establece las atribuciones y el procedimiento de obtención del certificado de especialidad de patrón profesional de embarcaciones de recreo 675

Preámbulo 675
Artículos 676
ANEXO I 681
ANEXO II 682
ANEXO III. Solicitud de expedición (para la categoría 1) o revalidación de certificado de especialidad de patrón profesional de embarcaciones de recreo 683
ANEXO IV. Solicitud de expedición de certificado de especialidad de patrón profesional de embarcaciones de recreo (para la categoría 2) 684

3. LA EMBARCACIÓN

A) GENERAL

§ 86. Real Decreto 2335/1980, de 10 de octubre, por el que se regula el uso de la Bandera de España y otras banderas y enseñas a bordo de los buques nacionales 685

Preámbulo 685
Artículos 686

§ 87. Ley Orgánica 12/1995, de 12 de diciembre, de Represión del Contrabando. [Inclusión parcial] 687

[. . .]

Disposiciones adicionales 687

§ 88. 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 689

Preámbulo 689
Artículos 690

§ 89. Real Decreto 701/2016, de 23 de diciembre, por el que se regulan los requisitos que deben cumplir los equipos marinos destinados a ser embarcados en los buques 692

Preámbulo 692
Artículos 694
Disposiciones adicionales 706
Disposiciones transitorias 706
Disposiciones derogatorias 707
Disposiciones finales 707
ANEXO I. Marca de la rueda de timón 707
ANEXO II. Procedimientos de evaluación de la conformidad 708
ANEXO III. Requisitos que deben cumplir los organismos de evaluación de la conformidad para convertirse en organismos notificados 717
ANEXO IV. Procedimiento de notificación 719
ANEXO V. Requisitos que deben cumplir las autoridades notificantes 719

§ 90. 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 721

Preámbulo 721
TÍTULO I. Disposiciones de carácter general 723
CAPÍTULO I. Régimen jurídico 723
CAPÍTULO II. Régimen de las tripulaciones y de las navegaciones 727
CAPÍTULO III. Reglas sobre los propietarios de los buques y los pasajeros 729
TITULO II. Normas sobre abanderamiento, matriculación, marcas, reconocimientos, inspecciones y certificación. . 730
CAPITULO I. Abanderamiento, matriculación y marcas 730
CAPÍTULO II. Régimen de inspección y control 732
CAPÍTULO III. Certificados 737
TÍTULO III. Régimen sancionador 740
Disposiciones adicionales 740
Disposiciones derogatorias 741
Disposiciones finales 741
ANEXO. Normas técnicas de seguridad y prevención de la contaminación que deben cumplir los buques de recreo 742
CAPÍTULO 1. Construcción y resistencia estructural. Integridad de estanqueidad 742
CAPÍTULO 2. Estanqueidad a la intemperie. Embarque de agua en cubierta 744
CAPÍTULO 3. Maquinaria 749
CAPÍTULO 4. Instalación eléctrica 750
CAPÍTULO 5. Equipo de gobierno 751
CAPÍTULO 6. Bombeo de sentinas. 752
CAPÍTULO 7. Estabilidad y francobordo 752
CAPÍTULO 8. Dispositivos de salvamento 760
CAPÍTULO 9. Seguridad contra el fuego 764
CAPÍTULO 10. Protección estructural contra-incendios en buques de menos de 500 GT 766
CAPÍTULO 11. Protección estructural contra-incendios en buques de 500 GT o mayores 770
CAPÍTULO 12. Dispositivos de extinción en buques de menos de 500 GT 782
CAPÍTULO 13. Dispositivos de extinción en buques de 500 o más GT 784
CAPÍTULO 14. Radiocomunicaciones, equipos de ayuda a la navegación, visibilidad desde el puente y luces, marcas y señales acústicas 784
CAPÍTULO 15. Medios de fondeo, amarre y remolque 787
CAPÍTULO 16. Alojamientos y protección de las personas 787
CAPÍTULO 17. Transferencia de personas a bordo 790
CAPÍTULO 18. Botiquín 791
CAPÍTULO 19. Prevención de la contaminación 791

§ 91. Real Decreto 1616/2011, de 14 de noviembre, por el que se regula el seguro de los propietarios de los buques civiles para reclamaciones de derecho marítimo 793

Preámbulo 793
Artículos 794
Disposiciones adicionales 796
Disposiciones derogatorias 796
Disposiciones finales 796

§ 92. Real Decreto 784/2021, de 7 de septiembre, por el que se aprueba el Reglamento de buques y embarcaciones históricos y sus reproducciones singulares 798

Preámbulo 798
Artículos 800
Disposiciones transitorias 800
Disposiciones derogatorias 801
Disposiciones finales 801
REGLAMENTO DE BUQUES Y EMBARCACIONES HISTÓRICOS Y SUS REPRODUCCIONES SINGULARES. . 801
CAPÍTULO I. Disposiciones generales 801
CAPÍTULO II. Del Registro de buques y embarcaciones históricos y sus reproducciones singulares 802
CAPÍTULO III. De la documentación de los buques y embarcaciones históricos y sus reproducciones singulares 805
CAPÍTULO IV. De la seguridad, mantenimiento y mejora de los buques y embarcación históricos y de sus reproducciones singulares 806

CAPÍTULO V. Régimen económico, social y fiscal . . . 807

§ 93. Ley 38/1992, de 28 de diciembre, de Impuestos Especiales. [Inclusión parcial]. . . . 809

TÍTULO PRELIMINAR . . . 809

[. . .]

TÍTULO II. Impuesto Especial sobre Determinados Medios de Transporte . . . 809

[. . .]

Disposiciones adicionales . . . 821
Disposiciones transitorias . . . 821
Disposiciones derogatorias . . . 822
Disposiciones finales . . . 822

B) MOTOS NÁUTICAS

§ 94. Orden de 16 de diciembre de 1998 por la que se regula el procedimiento abreviado de registro y matriculación de las motos náuticas . . . 823

Preámbulo . . . 823
Artículos . . . 823
Disposiciones finales . . . 825

§ 95. Real Decreto 259/2002, de 8 de marzo, por el que se actualizan las medidas de seguridad en la utilización de las motos náuticas. [Inclusión parcial]. . . . 826

Preámbulo . . . 826
Artículos . . . 827
Disposiciones adicionales . . . 832
Disposiciones transitorias . . . 832
Disposiciones derogatorias . . . 832
Disposiciones finales . . . 833

[. . .]

§ 96. Real Decreto 1043/2003, de 1 de agosto, por el que se establecen determinadas medidas de seguridad para la utilización de artefactos náuticos de recreo autopropulsados . . . 834

Preámbulo . . . 834
Artículos . . . 834
Disposiciones finales . . . 836

§ 97. Real Decreto 98/2016, de 11 de marzo, por el que se regulan los requisitos de seguridad, técnicos y de comercialización de las motos náuticas, embarcaciones deportivas y sus componentes . . . 837

Preámbulo . . . 837
CAPÍTULO I. Disposiciones generales . . . 839
CAPÍTULO II. Libre circulación de productos . . . 843
CAPÍTULO III. Obligaciones de los fabricantes . . . 844
CAPÍTULO IV. Representantes autorizados . . . 845
CAPÍTULO V. Obligaciones de los importadores . . . 846
CAPÍTULO VI. Obligaciones de los distribuidores . . . 847
CAPÍTULO VII. Concurrencia de actividades . . . 847
CAPÍTULO VIII. Importadores privados y agentes económicos . . . 848
CAPÍTULO IX. Conformidad del producto . . . 848
CAPÍTULO X. Evaluación de conformidad . . . 850
CAPÍTULO XI. Organismos notificados . . . 853
CAPÍTULO XII. Vigilancia del mercado, control de productos y procedimiento de salvaguardia . . . 857
CAPÍTULO XIII. Régimen sancionador . . . 859
Disposiciones adicionales . . . 860
Disposiciones transitorias . . . 860

Disposiciones derogatorias . . . 860
Disposiciones finales . . . 860
ANEXO I. Requisitos esenciales . . . 861
ANEXO II. Componentes de las embarcaciones . . . 870
ANEXO III. Declaración del fabricante o del importador de embarcaciones semiacabadas . . . 870
ANEXO IV. Declaración UE de conformidad n.o xxxxx(1) . . . 870
ANEXO V. Conformidad equivalente sobre la base de la evaluación posterior a la fabricación (Módulo EPF) . . . 871
ANEXO VI. Requisitos adicionales en caso de que se utilice el control interno de la producción y los ensayos supervisados de la producción previstos en el módulo A1 (Artículo 40, apartado 2) . . . 872
ANEXO VII. Evaluación de la conformidad de la producción respecto a las emisiones sonoras y de escape . . . 873
ANEXO VIII. Procedimiento adicional aplicable en el marco de la conformidad con el tipo basada en el control interno de la producción (módulo c) . . . 873
ANEXO IX. Documentación técnica . . . 874

C) ACTIVIDADES SUBACUÁTICAS

§ 98. Real Decreto 550/2020, de 2 de junio, por el que se determinan las condiciones de seguridad de las actividades de buceo. [Inclusión parcial]. . . . 875

Preámbulo . . . 875
CAPÍTULO I. Disposiciones generales . . . 878
CAPÍTULO II. Condiciones generales de seguridad de las actividades de buceo . . . 880
CAPÍTULO III. Condiciones de seguridad para determinadas modalidades de buceo . . . 883
Sección 1.ª Normas de seguridad para buceo recreativo . . . 883
Sección 2.ª Normas de seguridad para buceo deportivo . . . 884

[. . .]

CAPÍTULO IV. Intervención de la Administración Marítima . . . 884
Disposiciones adicionales . . . 886
Disposiciones transitorias . . . 886
Disposiciones derogatorias . . . 886
Disposiciones finales . . . 887
ANEXO I. Cuestionario sobre el estado de salud para la práctica del buceo recreativo . . . 888
ANEXO II. Presión de los gases respirados para la actividad de buceo . . . 893
ANEXO III. Equipamiento mínimo para las modalidades de buceo . . . 893
ANEXO IV. Comunicación de la actividad . . . 896

§ 99. Orden APA/126/2019, de 1 de febrero, por la que se aprueban los criterios de buceo recreativo responsable en reservas marinas . . . 897

Preámbulo . . . 897
Artículos . . . 899
Disposiciones finales . . . 899
ANEXO. Criterios de buceo recreativo responsable de obligado cumplimiento en una reserva marina . . . 900

D) EMBARCACIONES NEUMÁTICAS Y SEMIRRÍGIDAS

§ 100. Real Decreto-ley 16/2018, de 26 de octubre, por el que se adoptan determinadas medidas de lucha contra el tráfico ilícito de personas y mercancías en relación con las embarcaciones utilizadas . . . 906

Preámbulo . . . 906
Artículos . . . 909
Disposiciones transitorias . . . 912
Disposiciones derogatorias . . . 912
Disposiciones finales . . . 912

§ 101. Real Decreto 807/2021, de 21 de septiembre, por el que se aprueba el Reglamento de control de las embarcaciones neumáticas y semirrígidas a las que se refieren las letras f), g), h) e i) del apartado 3 del artículo único del Real Decreto-ley 16/2018, de 26 de octubre, por el que 913

se adoptan determinadas medidas de lucha contra el tráfico ilícito de personas y mercancías en relación a las embarcaciones utilizadas, y por el que se modifica el Real Decreto 95/2009, de 6 de febrero, por el que se regula el Sistema de registros administrativos de apoyo a la Administración de Justicia. . . . . . .

Preámbulo 913
Artículos 916
Disposiciones adicionales 916
Disposiciones finales 916
REGLAMENTO DE CONTROL DE LAS EMBARCACIONES NEUMÁTICAS Y SEMIRRÍGIDAS A LAS QUE SE REFIEREN LAS LETRAS F), G), H) E I) DEL APARTADO 3 DEL ARTÍCULO ÚNICO DEL REAL DECRETO-LEY 16/2018, DE 26 DE OCTUBRE, POR EL QUE SE ADOPTAN DETERMINADAS MEDIDAS DE LUCHA CONTRA EL TRÁFICO ILÍCITO DE PERSONAS Y MERCANCÍAS EN RELACIÓN A LAS EMBARCACIONES UTILIZADAS. 917
CAPÍTULO I. Disposiciones generales 917
CAPÍTULO II. Registro Especial de Operadores de Embarcaciones Neumáticas y Semirrígidas de Alta Velocidad y normas comunes de procedimiento 917
CAPÍTULO III. Inscripción en el Registro Especial de Operadores de Embarcaciones Neumáticas y Semirrígidas de Alta Velocidad. 920
CAPÍTULO IV. Autorización de uso de embarcaciones neumáticas y semirrígidas de alta velocidad. 921
CAPÍTULO V. Régimen de uso de embarcaciones neumáticas y semirrígidas de alta velocidad 923
Disposiciones transitorias 924

4. LA ACTIVIDAD

§ 102. Real Decreto 186/2023, de 21 de marzo, por el que se aprueba el Reglamento de Ordenación de la Navegación Marítima **925**

Preámbulo 925
Artículos 931
Disposiciones transitorias 931
Disposiciones derogatorias 932
Disposiciones finales 932
REGLAMENTO DE ORDENACIÓN DE LA NAVEGACIÓN MARÍTIMA 933
CAPÍTULO I. Disposiciones generales 933
CAPÍTULO II. Régimen aplicable al despacho de buques 934
CAPÍTULO III. El rol de despacho y dotación 941
CAPÍTULO IV. Régimen de enrolamiento y desenrolamiento de los tripulantes 942
CAPÍTULO V. Régimen de autorización de entrada y de estancia de los buques y embarcaciones en los espacios marítimos españoles 945
CAPÍTULO VI. Operaciones fuera de límites. 947
CAPÍTULO VII. Medidas aplicables a los buques en tránsito que realicen descargas contaminantes en los espacios marítimos españoles 949
CAPÍTULO VIII. Fondeo de buques y condiciones de navegación 950
CAPÍTULO IX. Infracciones y sanciones 952

§ 103. Ley 3/2001, de 26 de marzo, de Pesca Marítima del Estado. [Inclusión parcial] **957**

Preámbulo 957
TÍTULO PRELIMINAR. Disposiciones generales 964

[. . .]

CAPÍTULO VI. Control e inspección de la actividad de pesca marítima 966
TÍTULO II. Ordenación del sector pesquero 967
CAPÍTULO I. Principios generales 967
CAPÍTULO II. Los agentes del sector pesquero. 967
Sección 1.ª Ordenación de las profesiones del sector 967
Sección 2.ª Las Cofradías de Pescadores 968
Sección 3.ª Las organizaciones de productores 969
Sección 4.ª Otras entidades representativas del sector pesquero 970
CAPÍTULO III. De la flota pesquera 970
CAPÍTULO IV. Establecimiento de puertos base y cambios de base. 972

CAPÍTULO V. Puertos de desembarque y primera venta de los productos pesqueros . . . 973
CAPÍTULO VI. Medidas de diversificación pesquera y acuícola . . . 974
TÍTULO III. Comercialización y transformación de productos pesqueros . . . 975
CAPÍTULO I. Principios generales . . . 975
CAPÍTULO II. Comercialización de los productos pesqueros . . . 975
CAPÍTULO III. De la transformación de los productos pesqueros . . . 976
CAPÍTULO IV. Mejora de la calidad de los productos pesqueros . . . 977

[. . .]

TÍTULO V. Infracciones y sanciones . . . 977
CAPÍTULO I. Objeto y principios generales . . . 977
CAPÍTULO II. De las infracciones administrativas en materia de pesca marítima en aguas exteriores . . . 981
CAPÍTULO III. Infracciones en materia de ordenación del sector pesquero y de comercialización de productos pesqueros . . . 985
CAPÍTULO IV. De las sanciones . . . 986

[. . .]

Disposiciones adicionales . . . 991
Disposiciones transitorias . . . 993
Disposiciones derogatorias . . . 993
Disposiciones finales . . . 993

§ 104. Ley 5/2023, de 17 de marzo, de pesca sostenible e investigación pesquera. [Inclusión parcial] . . . 994

TÍTULO I. Disposiciones generales . . . 994

[. . .]

TÍTULO VI. Pesca recreativa en aguas exteriores . . . 996
TÍTULO VII. Investigación pesquera y oceanográfica . . . 997

[. . .]

Disposiciones adicionales . . . 997

§ 105. Real Decreto 2133/1986, de 19 de septiembre, por el que se establecen las normas a que deberá ajustarse la pesca marítima de recreo en aguas del mar territorial español correspondientes al archipiélago canario . . . 999

Preámbulo . . . 999
Artículos . . . 999
DISPOSICIÓN DEROGATORIA . . . 1001
DISPOSICIONES FINALES . . . 1001

§ 106. Real Decreto 347/2011, de 11 de marzo, por el que se regula la pesca marítima de recreo en aguas exteriores. [Inclusión parcial] . . . 1002

Preámbulo . . . 1002
CAPÍTULO I. Disposiciones Generales . . . 1003
CAPÍTULO II. Régimen de protección y conservación . . . 1006
CAPÍTULO III. Pesca marítima de recreo desde tierra . . . 1006
CAPÍTULO IV. Pesca marítima de recreo desde embarcación . . . 1007
CAPÍTULO V. Pesca marítima de recreo submarina . . . 1008
CAPÍTULO VI. Concursos de Pesca . . . 1008
CAPÍTULO VII. Embarcaciones comerciales de pesca marítima de recreo . . . 1009
CAPÍTULO VIII. Registro de embarcaciones de pesca marítima de recreo en aguas exteriores . . . 1009
CAPÍTULO IX. Infracciones y sanciones . . . 1010
Disposiciones adicionales . . . 1010
Disposiciones transitorias . . . 1010
Disposiciones derogatorias . . . 1011
Disposiciones finales . . . 1011
ANEXO I. Especies autorizadas de peces y cefalópodos para su captura en la modalidad de pesca marítima de recreo . . . 1011
ANEXO II. Especies sometidas a medidas de protección diferenciada en la pesca marítima de recreo . . . 1014

[. . .]

ANEXO VI. Comunicación de concursos de pesca recreativa de especies distintas de las de protección diferenciada . . . 1015

[. . .]

§ 107. Real Decreto 239/2019, de 5 de abril, por el que se establecen las condiciones para el desarrollo de la actividad de pesca-turismo . . . 1016

Preámbulo . . . 1016
Artículos . . . 1018
Disposiciones adicionales . . . 1023
Disposiciones transitorias . . . 1023
Disposiciones finales . . . 1023

§ 108. Real Decreto 214/2026, de 18 de marzo, por el que se regula la presentación de solicitudes, declaraciones y comunicaciones a través de medios electrónicos en las reservas marinas de interés pesquero y para la pesca de recreo . . . 1025

Preámbulo . . . 1025
Artículos . . . 1029
Disposiciones adicionales . . . 1029
Disposiciones finales . . . 1030

§ 109. Orden APA/315/2020, de 1 de abril, por la que se establecen criterios de gestión de las posibilidades de pesca asignadas al Reino de España y se modifican determinadas órdenes ministeriales que regulan la actividad pesquera de las flotas que hacen uso de las mismas . . . 1031

Preámbulo . . . 1031
Artículos . . . 1037
Disposiciones adicionales . . . 1050
Disposiciones derogatorias . . . 1051
Disposiciones finales . . . 1051
ANEXO I. Transmisión de posibilidades de pesca . . . 1051
ANEXO II. Porcentajes mínimos por buque del total de posibilidades de pesca del Censo . . . 1052

§ 110. Real Decreto 46/2019, de 8 de febrero, por el que se regula la pesquería de atún rojo en el Atlántico Oriental y el Mediterráneo . . . 1053

Preámbulo . . . 1053
Artículos . . . 1058
Disposiciones adicionales . . . 1071
Disposiciones derogatorias . . . 1072
Disposiciones finales . . . 1072

§ 111. Orden APA/102/2019, de 23 de enero, por la que se regula la reserva marina de interés pesquero de la Isla de Tabarca, y se definen su delimitación y usos permitidos . . . 1073

Preámbulo . . . 1073
Artículos . . . 1076
Disposiciones derogatorias . . . 1083
Disposiciones finales . . . 1083
ANEXO I. Delimitación y zonificación de la reserva marina de la isla de Tabarca . . . 1084
ANEXO II. Pesca Marítima Profesional . . . 1085
ANEXO III. Actividades subacuáticas de recreo . . . 1086
ANEXO IV. Especies protegidas dentro de la reserva marina . . . 1086

§ 112. Orden APA/1024/2020, de 27 de octubre, por la que se establece la reserva marina de interés pesquero de la isla Dragonera, y se definen su delimitación, zonas y usos . . . 1088

Preámbulo . . . 1088
Artículos . . . 1091
Disposiciones finales . . . 1101

ANEXO I. Delimitación y zonificación de la reserva marina . . . 1102
ANEXO II. Pesca marítima profesional . . . 1103
ANEXO III. Pesca marítima de recreo . . . 1104
ANEXO IV. Actividades subacuáticas de recreo . . . 1105
ANEXO V. Especies protegidas . . . 1106

§ 113. Real Decreto 118/2024, de 30 de enero, por el que se establecen limitaciones a la navegación marítima para la protección y recuperación del Mar Menor . . . 1107

Preámbulo . . . 1107
Artículos . . . 1109
Disposiciones derogatorias . . . 1111
Disposiciones finales . . . 1111

5. AGUAS CONTINENTALES

§ 114. Real Decreto Legislativo 1/2001, de 20 de julio, por el que se aprueba el texto refundido de la Ley de Aguas. [Inclusión parcial] . . . 1113

TEXTO REFUNDIDO DE LA LEY DE AGUAS . . . 1113

[. . .]

TÍTULO IV. De la utilización del dominio público hidráulico . . . 1113

[. . .]

CAPÍTULO II. De los usos comunes y privativos . . . 1113
CAPÍTULO III. De las autorizaciones y concesiones . . . 1114
Sección 1.ª La concesión de aguas en general . . . 1114

[. . .]

Sección 4.ª Otras autorizaciones y concesiones . . . 1114

[. . .]

§ 115. Real Decreto 849/1986, de 11 de abril, por el que se aprueba el Reglamento del Dominio Público Hidráulico, que desarrolla los títulos Preliminar, I, IV, V, VI y VII de la Ley 29/1985, de 2 de agosto, de Aguas. [Inclusión parcial] . . . 1115

REGLAMENTO DEL DOMINIO PÚBLICO HIDRÁULICO . . . 1115
TITULO PRELIMINAR . . . 1115

[. . .]

TITULO II. De la utilización del Dominio Público Hidráulico . . . 1118

[. . .]

CAPITULO II. Usos comunes y privativos . . . 1118
Sección preliminar. Disposiciones generales . . . 1118

[. . .]

Sección 2.ª. Usos comunes especiales. Normas generales . . . 1120
Sección 3.ª. Navegación, flotación, establecimiento de barcas de paso y sus embarcaderos . . . 1123

[. . .]

CAPITULO III. Autorizaciones y concesiones . . . 1126
Sección 1.ª La concesión de aguas en general . . . 1126

[. . .]

6. COMUNIDADES AUTÓNOMAS

A) COMUNIDAD AUTÓNOMA DEL PAÍS VASCO

§ 116. Ley 2/2018, de 28 de junio, de Puertos y Transporte Marítimo del País Vasco 1128

Preámbulo 1128
CAPÍTULO I. Disposiciones generales 1130
CAPÍTULO II. Planificación, ordenación, construcción y mantenimiento de puertos 1134
Sección 1.ª Planificación y ordenación urbanística portuaria 1134
Sección 2.ª Delimitación de los espacios y usos portuarios 1134
Sección 3.ª Construcción y modificación de puertos 1135
Sección 4.ª Régimen de conservación del dominio público portuario 1136
CAPÍTULO III. Ente público Euskadiko Kirol Portuak 1137
CAPÍTULO IV. Régimen jurídico de los puertos de Euskadi 1140
Sección 1.ª Servicios portuarios 1140
Sección 2.ª Gestión del dominio público portuario 1141
Sección 3.ª Régimen de garantías 1149
CAPÍTULO V. Registro de empresas operadoras del transporte marítimo 1150
CAPÍTULO VI. Régimen de policía y sancionador 1150
Sección 1.ª Régimen de policía 1150
Sección 2.ª Régimen sancionador 1151
Disposiciones adicionales 1156
Disposiciones transitorias 1156
Disposiciones derogatorias 1157
Disposiciones finales 1157

B) COMUNIDAD AUTÓNOMA DE CATALUÑA

§ 117. Ley 10/2019, de 23 de diciembre, de puertos y de transporte en aguas marítimas y continentales 1158

Preámbulo 1158
LIBRO PRIMERO. Disposiciones generales 1165
LIBRO SEGUNDO. Sistema portuario 1169
TÍTULO I. Planificación, ordenación y construcción 1169
CAPÍTULO I. Plan de puertos 1169
CAPÍTULO II. Ordenación sectorial y urbanística de la zona de servicio portuaria 1170
TÍTULO II. Organización administrativa portuaria de la Generalidad 1172
CAPÍTULO I. Organización 1172
CAPÍTULO II. Puertos de la Generalidad 1173
Sección primera. Naturaleza jurídica 1173
Sección segunda. Organización 1174
Sección tercera. Régimen económico 1176
Sección cuarta. Régimen jurídico 1177
CAPÍTULO III. Consejo de Puertos 1177
TÍTULO III. Régimen demanial y contractual 1178
CAPÍTULO I. Régimen jurídico del dominio público portuario 1178
CAPÍTULO II. Normas comunes sobre utilización del sistema portuario 1179
Sección primera. Principios generales de la utilización del sistema portuario 1179
Sección segunda. Cambio climático 1180
CAPÍTULO III. Títulos demaniales 1181
Sección primera. Normas comunes para la tramitación, formalización, modificación, unificación y extinción de títulos 1181
Sección segunda. Garantías para las autorizaciones y concesiones demaniales 1184
Sección tercera. Autorización 1185
Sección cuarta. Concesión demanial 1185
Sección quinta. Licencia portuaria para actividades económicas y comunicación 1189
CAPÍTULO IV. Contratos administrativos para la construcción y gestión portuaria 1191
CAPÍTULO V. Regulación ambiental 1193
Sección primera. Disposición común 1193

Sección segunda. Dragados en el dominio público portuario . . . 1193
Sección tercera. Vertidos en el dominio público portuario . . . 1194
Sección cuarta. Desechos en el dominio público portuario . . . 1194
Sección quinta. Ruidos y emisiones a la atmósfera en el dominio público portuario . . . 1195
Sección sexta. Suelos y fondos marinos contaminados en el dominio público portuario . . . 1195
Sección séptima. Trasvases de arena . . . 1196
CAPÍTULO VI. Dominio público portuario y seguridad . . . 1196
Sección primera. Protección civil y mercancías peligrosas . . . 1196
Sección segunda. Protección portuaria . . . 1197
TÍTULO IV. Servicios en el sistema portuario . . . 1197
CAPÍTULO I. Servicios portuarios . . . 1197
CAPÍTULO II. Servicios portuarios generales . . . 1198
CAPÍTULO III. Servicios portuarios específicos . . . 1198
CAPÍTULO IV. Autorización de la prestación de servicios portuarios específicos . . . 1199
CAPÍTULO V. Reglas particulares de los servicios portuarios específicos . . . 1201
CAPÍTULO VI. Régimen jurídico de los elementos portuarios . . . 1204
Sección primera. Régimen general . . . 1204
Sección segunda. Régimen específico . . . 1205
CAPÍTULO VII. Sector pesquero . . . 1206
TÍTULO V. Régimen económico y financiero del sistema portuario . . . 1207
CAPÍTULO I. Normas generales sobre el régimen económico y financiero . . . 1207
CAPÍTULO II. Normas generales sobre los tributos portuarios . . . 1208
CAPÍTULO III. Tasas portuarias por la utilización privativa del dominio público portuario . . . 1211
Sección primera. Tasa por ocupación privativa del dominio público portuario (T01) . . . 1211
Sección segunda. Tasa de almacenaje de mercancías (T02) . . . 1215
Sección tercera. Tasa por la ocupación del dominio público portuario con bienes muebles destinados a la prestación de servicios portuarios específicos o al desarrollo de actividades económicas (T03) . . . 1217
Sección cuarta. Tasa por la estancia de buques en la zona de varadero (T04) . . . 1219
CAPÍTULO IV. Tasas portuarias por el aprovechamiento especial del dominio público portuario . . . 1220
Sección primera. Tasa de entrada y estancia de buques (TA1) . . . 1220
Sección segunda. Tasa de atraque de buques (TA2) . . . 1223
Sección tercera. Tasa de carga, descarga, transbordo y tráfico de mercancías (TA3M) . . . 1225
Sección cuarta. Tasa de embarque, desembarque y tránsito de pasajeros en régimen de pasaje (TA3P) . . . 1228
Sección quinta. Tasa de la pesca fresca (TA4) . . . 1230
Sección sexta. Tasa de las embarcaciones deportivas o de recreo (TA5) . . . 1232
Sección séptima. Tasa de estacionamiento de vehículos (TA6) . . . 1235
CAPÍTULO V. Tasas portuarias por prestación de servicios o realización de actividades administrativas . . . 1237
Sección primera. Tasa por utilización de la báscula (TP1) . . . 1237
Sección segunda. Tasa de seguridad portuaria (TP2) . . . 1238
CAPÍTULO VI. Tasa por el servicio portuario de recepción obligatoria de los desechos generados por los buques . . . 1239
CAPÍTULO VII. Canon por la prestación de servicios portuarios específicos y desarrollo de actividades comerciales o industriales y realización de usos lucrativos . . . 1241
CAPÍTULO VIII. Precios privados por la realización de actividades económicas y servicios varios . . . 1241
CAPÍTULO IX. Tarifas máximas de los servicios portuarios específicos . . . 1242
LIBRO TERCERO. Transporte de pasajeros en aguas marítimas y continentales . . . 1242
TÍTULO I. Disposiciones generales . . . 1242
TÍTULO II. Servicios de transporte de pasajeros . . . 1243
CAPÍTULO I. Régimen de prestación de los servicios . . . 1243
CAPÍTULO II. Requisitos para la prestación de los servicios . . . 1244
LIBRO CUARTO. Régimen de policía y sancionador . . . 1245
TÍTULO I. Régimen de policía . . . 1245
CAPÍTULO I. Potestad inspectora . . . 1245
CAPÍTULO II. Medidas de policía . . . 1246
TÍTULO II. Infracciones y sanciones . . . 1249
CAPÍTULO I. Infracciones administrativas . . . 1249
Sección primera. Disposiciones generales . . . 1249
Sección segunda. Infracciones en materia portuaria . . . 1249
Sección tercera. Infracciones en materia de transporte en aguas marítimas y continentales . . . 1252
CAPÍTULO II. Sanciones administrativas . . . 1253
Sección primera. Disposiciones generales . . . 1253
Sección segunda. Sanciones en materia portuaria . . . 1254
Sección tercera. Sanciones en materia de transporte de pasajeros en aguas marítimas y continentales . . . 1254
CAPÍTULO III. Competencia y medidas provisionales o cautelares . . . 1255
CAPÍTULO IV. Medidas de carácter no sancionador . . . 1256
Disposiciones adicionales . . . 1257

Disposiciones transitorias . . . 1261
Disposiciones derogatorias . . . 1262
Disposiciones finales . . . 1263

C) COMUNIDAD AUTÓNOMA DE GALICIA

§ 118. Ley 6/2017, de 12 de diciembre, de puertos de Galicia. . . . 1264

Preámbulo . . . 1264
TÍTULO PRELIMINAR. Disposiciones generales . . . 1270
CAPÍTULO I. Objeto y ámbito de aplicación de la ley . . . 1270
CAPÍTULO II. De los puertos e instalaciones portuarias de Galicia . . . 1270
CAPÍTULO III. Principios generales . . . 1272
TÍTULO I. De la organización portuaria de Galicia . . . 1272
CAPÍTULO I. Entidad pública empresarial Puertos de Galicia . . . 1272
Sección 1.ª Naturaleza y funciones . . . 1272
Sección 2.ª Estructura administrativa, actos de la entidad pública empresarial y recursos y reclamaciones contra ellos . . . 1273
Sección 3.ª Normas particulares de gestión y explotación . . . 1277
Sección 4.ª Hacienda y patrimonio . . . 1278
Sección 5.ª Régimen financiero . . . 1279
Sección 6.ª Personal . . . 1280
CAPÍTULO II. Competencias de la Administración Autonómica . . . 1280
TÍTULO II. Planificación, ordenación, obras, medio ambiente y seguridad . . . 1282
CAPÍTULO I. Planificación portuaria . . . 1282
CAPÍTULO II. Ordenación urbanística de los puertos . . . 1284
CAPÍTULO III. Proyectos y obras . . . 1286
CAPÍTULO IV. Del medio ambiente y de la seguridad . . . 1288
TÍTULO III. Del dominio público portuario . . . 1290
CAPÍTULO I. Naturaleza, extensión y usos del dominio público portuario . . . 1290
Sección 1.ª Extensión y régimen jurídico . . . 1290
Sección 2.ª Zona de servicio y usos portuarios . . . 1291
CAPÍTULO II. Utilización del dominio público portuario . . . 1294
Sección 1.ª Disposiciones generales . . . 1294
Sección 2.ª Autorizaciones . . . 1295
Sección 3.ª Concesiones . . . 1297
Sección 4.ª Disposiciones comunes a autorizaciones y concesiones . . . 1310
Sección 5.ª Contrato de concesión de obras públicas portuarias . . . 1313
TÍTULO IV. De los puertos deportivos y de las zonas portuarias de uso náutico-deportivo . . . 1315
CAPÍTULO I. Disposiciones generales . . . 1315
CAPÍTULO II. Concesiones . . . 1315
CAPÍTULO III. Reglamentos de explotación de los puertos y de las zonas portuarias de uso náutico-deportivo . . . 1317
CAPÍTULO IV. Régimen de aplicación a las autorizaciones temporales de uso de puestos de atraque otorgadas por Puertos de Galicia . . . 1318
Sección 1.ª Procedimiento de otorgamiento y listas de espera . . . 1318
Sección 2.ª Régimen de las autorizaciones . . . 1319
Sección 3.ª Extinción de las autorizaciones . . . 1320
TÍTULO V. Régimen general de la prestación de servicios y del desarrollo de actividades comerciales, industriales o de otra naturaleza en los puertos . . . 1321
CAPÍTULO I. De los servicios . . . 1321
CAPÍTULO II. De los servicios portuarios . . . 1322
CAPÍTULO II. De las actividades comerciales e industriales y de otra naturaleza . . . 1329
TÍTULO VI. Reglamento de explotación y policía, potestades de inspección y seguridad y régimen de las sanciones . . . 1330
CAPÍTULO I. Reglamento de explotación y policía de Puertos de Galicia . . . 1330
CAPÍTULO II. Potestades de inspección y seguridad . . . 1330
CAPÍTULO III. Infracciones . . . 1332
CAPÍTULO IV. Sanciones y otras medidas . . . 1336
Disposiciones adicionales . . . 1341
Disposiciones transitorias . . . 1342
Disposiciones derogatorias . . . 1346
Disposiciones finales . . . 1346
ANEXO. Puertos e Instalaciones Marítimas de competencia de la Comunidad Autónoma de Galicia . . . 1346

D) COMUNIDAD AUTÓNOMA DE ANDALUCÍA

§ 119. Ley 21/2007, de 18 de diciembre, de Régimen Jurídico y Económico de los Puertos de Andalucía . . . 1350

Preámbulo . . . 1350
TÍTULO I. Del Sistema Portuario de Andalucía . . . 1354
TÍTULO II. Construcción y ampliación de puertos. Ordenación funcional y urbanística . . . 1356
CAPÍTULO I. Construcción y ampliación . . . 1356
CAPÍTULO II. Ordenación funcional . . . 1357
CAPÍTULO III. Los puertos en la ordenación territorial y en la planificación urbanística . . . 1359
TÍTULO III. Del dominio público portuario de Andalucía . . . 1361
CAPÍTULO I. Disposiciones generales . . . 1361
CAPÍTULO II. Gestión del dominio público portuario . . . 1363
Sección 1.ª Disposiciones generales . . . 1363
Sección 2.ª Autorizaciones . . . 1363
Sección 3.ª Concesiones . . . 1365
Sección 4.ª Disposiciones comunes para las autorizaciones y concesiones . . . 1371
CAPÍTULO III. Contrato de concesión portuaria . . . 1374
CAPÍTULO IV. De los servicios públicos portuarios y de las actividades comerciales o industriales . . . 1376
Sección 1.ª De los servicios públicos portuarios y su régimen de prestación en los puertos de gestión directa 1376
Sección 2.ª De las actividades comerciales o industriales . . . 1377
Sección 3.ª Puertos de gestión indirecta . . . 1378
CAPÍTULO V. Registro de Usos del Dominio Público Portuario . . . 1378
TÍTULO IV. De las tasas portuarias . . . 1378
CAPÍTULO I. Disposiciones generales . . . 1378
CAPÍTULO II. Tasas por la prestación de los servicios públicos portuarios . . . 1382
Sección 1.ª Régimen jurídico de las tasas . . . 1382
Sección 2.ª Recargos para financiación de medidasde desarrollo sostenible . . . 1403
CAPÍTULO III. Tasas por ocupación privativa y aprovechamiento especial del dominio público portuario . . . 1403
TÍTULO V. Puertos y medio ambiente . . . 1413
TÍTULO VI. Policía portuaria y régimen sancionador . . . 1415
CAPÍTULO I. Policía portuaria . . . 1415
CAPÍTULO II. Régimen sancionador . . . 1417
Sección 1.ª Infracciones . . . 1417
Sección 2.ª Sanciones . . . 1420
Sección 3.ª Medidas no sancionadoras . . . 1422
Sección 4.ª Competencia y procedimiento . . . 1423
Disposiciones adicionales . . . 1424
Disposiciones transitorias . . . 1425
Disposiciones derogatorias . . . 1429
Disposiciones finales . . . 1429
ANEXO I. Clasificación de mercancías . . . 1429
ANEXO II. Coeficientes de actualización de valores catastrales medios a efectos del cálculo de la tasa de ocupación privativa prevista en el apartado 1.a) del epígrafe IV del artículo 63 . . . 1430

E) COMUNIDAD AUTÓNOMA DE CANTABRIA

§ 120. Ley 5/2004, de 16 de noviembre, de Puertos de Cantabria . . . 1432

Preámbulo . . . 1432
TÍTULO PRELIMINAR. Disposiciones generales . . . 1435
CAPÍTULO I. Objeto de la Ley . . . 1435
CAPÍTULO II. De los puertos e instalaciones portuarias de Cantabria . . . 1435
TÍTULO I. Del régimen jurídico de los puertos de Cantabria . . . 1436
CAPÍTULO I. Delimitación del dominio portuario . . . 1436
CAPÍTULO II. Planificación y construcción de los puertos . . . 1437
Sección 1.ª Del Plan de Puertos e Instalaciones Portuarias . . . 1437
Sección 2.ª Instrumentos de articulación entre el planeamiento urbanístico y el planeamiento portuario . . . 1439
Sección 3.ª Planeamiento urbanístico y construcción de los puertos . . . 1440
TÍTULO II. Gestión y explotación de los puertos e instalaciones portuarias . . . 1442
CAPÍTULO I. Disposiciones generales . . . 1442

CAPÍTULO II. De la gestión pública de los puertos . . . 1443
CAPÍTULO III. De la gestión indirecta . . . 1444
Sección 1.ª Gestión indirecta de servicios portuarios . . . 1444
Sección 2.ª La concesión de construcción y explotación de infraestructuras portuarias . . . 1445
TÍTULO III. Concesiones y autorizaciones portuarias . . . 1447
CAPÍTULO I. Régimen de utilización del dominio público portuario . . . 1447
Sección 1.ª Prohibición de vertidos . . . 1447
Sección 2.ª Concesiones . . . 1447
Sección 3.ª Autorizaciones . . . 1450
CAPÍTULO II. Régimen económico financiero de la ocupación del dominio público portuario . . . 1450
CAPÍTULO III. Modificación y extinción de concesiones y autorizaciones . . . 1452
CAPÍTULO IV. Urbanizaciones marítimas . . . 1454
TÍTULO IV. Régimen de policía, infracciones y sanciones . . . 1454
CAPÍTULO I. Infracciones . . . 1454
CAPÍTULO II. Sanciones . . . 1456
CAPÍTULO III. Medidas de policía portuaria . . . 1458
Disposiciones adicionales . . . 1459
Disposiciones transitorias . . . 1460
Disposiciones derogatorias . . . 1460
Disposiciones finales . . . 1460
ANEXO . . . 1461

F) COMUNIDAD AUTÓNOMA DE LA REGIÓN DE MURCIA

§ 121. Ley 3/1996, de 16 de mayo, de puertos de la Comunidad Autónoma de la Región de Murcia . . . 1462

Preámbulo . . . 1462
TÍTULO PRELIMINAR. Disposiciones generales . . . 1463
TÍTULO I. Planificación, proyectos y construcciones . . . 1463
CAPÍTULO I. Planificación . . . 1463
CAPÍTULO II. Proyectos . . . 1466
Sección 1.ª Autorizaciones y concesiones en dominio público marítimo-terrestre adscrito a la Comunidad Autónoma . . . 1466
Sección 2.ª Concesiones que impliquen nueva ocupación del dominio público marítimo-terrestre . . . 1467
CAPÍTULO III. Construcciones . . . 1468
TÍTULO II. Régimen y explotación . . . 1469
CAPÍTULO I. Concesiones . . . 1469
CAPÍTULO II. Autorizaciones . . . 1477
TÍTULO III. Régimen de policía . . . 1479
CAPÍTULO I. Potestad de inspección y vigilancia . . . 1479
CAPÍTULO II. Procedimiento . . . 1481
CAPÍTULO III. Infracciones . . . 1481
CAPÍTULO IV. Sanciones y medidas cautelares . . . 1483
Disposiciones adicionales . . . 1485
Disposiciones transitorias . . . 1497
Disposiciones derogatorias . . . 1498
Disposiciones finales . . . 1498

G) COMUNIDAD VALENCIANA

§ 122. Ley 2/2014, de 13 de junio, de Puertos de la Generalitat . . . 1499

Preámbulo . . . 1499
TÍTULO PRELIMINAR. Disposiciones generales . . . 1501
TÍTULO I. Dominio público portuario . . . 1503
CAPÍTULO I. Descripción . . . 1503
CAPÍTULO II. Planificación y obras portuarias . . . 1503
Sección 1ª. Ordenación estructural . . . 1503
Sección 2ª. Ordenación funcional . . . 1504
Sección 3ª. Régimen de las obras portuarias . . . 1504
Sección 4ª. Consideración urbanística de los puertos . . . 1505
TÍTULO II. Gestión del dominio público portuario . . . 1506
CAPÍTULO I. Disposiciones generales . . . 1506

CAPÍTULO II. Concesión de obras públicas portuarias . . . 1507
CAPÍTULO III. Autorizaciones y concesiones . . . 1508
Sección 1ª. Autorizaciones . . . 1508
Subsección 1ª. Disposiciones generales . . . 1508
Subsección 2ª. Procedimiento de otorgamiento . . . 1508
Sección 2ª. Concesiones demaniales . . . 1510
Subsección 1ª. Disposiciones generales . . . 1510
Subsección 2ª. Procedimiento de otorgamiento . . . 1512
Sección 3ª. Disposiciones comunes a autorizaciones y concesiones . . . 1516
Sección 4ª. Régimen de garantías . . . 1518
TÍTULO III. Gestión de los servicios portuarios . . . 1519
TÍTULO IV. Tasas por uso y ocupación de espacios en los puertos de la Generalitat en virtud de autorización o concesión . . . 1524
CAPÍTULO I. Tasa por ocupación . . . 1524
CAPÍTULO II. Tasa por actividad . . . 1524
CAPÍTULO III. Tasa por primera venta de pescado . . . 1525
CAPÍTULO IV. Tasa por instalaciones náutico-deportivas . . . 1526
CAPÍTULO V. Disposiciones comunes . . . 1527
TÍTULO V. Medio ambiente y seguridad . . . 1529
CAPÍTULO I. Protección y mejora ambiental . . . 1529
CAPÍTULO II. Seguridad y autoprotección . . . 1531
TÍTULO VI. Transporte marítimo de competencia autonómica . . . 1531
TÍTULO VII. Régimen de disciplina portuaria . . . 1532
CAPÍTULO I. Policía de los puertos . . . 1532
CAPÍTULO II. Régimen sancionador . . . 1538
Sección 1ª. Principios generales . . . 1538
Sección 2ª. Infracciones . . . 1539
Sección 3ª. Sanciones . . . 1544
Sección 4ª. Procedimiento sancionador . . . 1546
Disposiciones adicionales . . . 1547
Disposiciones transitorias . . . 1547
Disposiciones derogatorias . . . 1548
Disposiciones finales . . . 1548

H) COMUNIDAD AUTÓNOMA DE CANARIAS

§ 123. Ley 14/2003, de 8 de abril, de Puertos de Canarias . . . 1550

Preámbulo . . . 1550
TÍTULO PRELIMINAR. Disposiciones generales . . . 1553
CAPÍTULO I. Objeto de la ley . . . 1553
CAPÍTULO II. De los puertos e instalaciones portuarias de Canarias . . . 1553
TÍTULO I. Del régimen jurídico de los puertos de Canarias . . . 1554
CAPÍTULO I. Delimitación del dominio portuario canario . . . 1554
CAPÍTULO II. Planificación y construcción de los puertos . . . 1556
Sección 1.ª Del plan de puertos e instalaciones portuarias . . . 1556
Sección 2.ª Instrumentos de articulación entre el planeamiento urbanístico y el planeamiento portuario . . . 1558
Sección 3.ª Planeamiento urbanístico y construcción de los puertos . . . 1559
TÍTULO II. De la organización portuaria de Canarias . . . 1561
CAPÍTULO I. De la entidad «Puertos Canarios» . . . 1561
CAPÍTULO II. Competencias y funciones . . . 1561
CAPÍTULO III. Órganos . . . 1562
CAPÍTULO IV. Régimen financiero, presupuestario y patrimonial . . . 1566
CAPÍTULO V. Régimen de personal . . . 1568
TÍTULO III. Del régimen de prestación de los servicios en puertos de interés general . . . 1568
CAPÍTULO I. Definición de servicios portuarios . . . 1568
CAPÍTULO II. Régimen económico de la prestación de los servicios portuarios . . . 1569
TÍTULO IV. Concesiones y autorizaciones portuarias . . . 1570
CAPÍTULO I. Régimen de utilización del dominio público portuario . . . 1570
CAPÍTULO II. Régimen de los puertos deportivos y urbanizaciones marítimas . . . 1574
CAPÍTULO III. Régimen económico-financiero de la ocupación del dominio público portuario . . . 1579
TÍTULO V. Régimen de policía, infracciones y sanciones . . . 1579
CAPÍTULO I. Infracciones . . . 1579
CAPÍTULO II. Sanciones . . . 1581

CAPÍTULO III. Medidas de policía portuaria . . . 1584
Disposiciones adicionales . . . 1585
Disposiciones transitorias . . . 1586
Disposiciones finales . . . 1587
ANEXO. Puertos e instalaciones marítimas y portuarias de titularidad de la Comunidad Autónoma de Canarias . . . 1588

I) COMUNIDAD AUTÓNOMA DE LAS ILLES BALEARS

§ 124. Ley 10/2005 de 21 de junio, de puertos de las Illes Balears . . . 1590

Preámbulo . . . 1590
TÍTULO PRELIMINAR. Disposiciones generales . . . 1592
TÍTULO I. Régimen jurídico de los puertos . . . 1594
CAPÍTULO I. El dominio público portuario . . . 1594
CAPÍTULO II. Planificación y ordenación de los puertos . . . 1595
Sección 1.ª Plan general de puertos . . . 1595
Sección 2.ª Los planes de uso y gestión . . . 1597
Sección 3.ª Coordinación con el planeamiento urbanístico . . . 1598
Sección 4.ª Promoción de nuevos puertos y de ampliaciones sustanciales . . . 1599
TÍTULO II. Organización administrativa . . . 1600
CAPÍTULO I. La administración portuaria . . . 1600
CAPÍTULO II. El ente público Puertos de les Illes Balears . . . 1601
Sección 1.ª Naturaleza y régimen jurídico . . . 1601
Sección 2.ª Organización . . . 1603
Sección 3.ª Recursos económicos y humanos . . . 1605
TÍTULO III. Prestación de servicios en los puertos . . . 1607
CAPÍTULO I. Disposiciones generales . . . 1607
CAPÍTULO II. Servicios portuarios . . . 1607
Sección 1.ª Concepto y tipología . . . 1607
Sección 2.ª Los servicios portuarios generales . . . 1607
Sección 3.ª Los servicios portuarios básicos . . . 1608
CAPÍTULO III. Servicios comerciales y otras actividades . . . 1610
CAPÍTULO IV. Prestación de servicios en puertos deportivos . . . 1611
CAPÍTULO V. Régimen económico . . . 1612
TÍTULO IV. Gestión del dominio público portuario . . . 1612
CAPÍTULO I. Régimen de utilización . . . 1612
CAPÍTULO II. Disposiciones comunes relativas a concesiones y autorizaciones . . . 1613
CAPÍTULO III. Autorizaciones . . . 1614
Sección 1.ª Disposiciones Generales . . . 1614
Sección 2.ª Disposiciones específicas para el uso de puestos de amarre de embarcaciones de recreo . . . 1616
CAPÍTULO IV. Concesiones . . . 1617
Sección 1.ª Disposiciones generales . . . 1617
Sección 2.ª Procedimiento de otorgamiento . . . 1619
Sección 3.ª Régimen específico . . . 1621
Sección 4.ª Régimen jurídico de las concesiones . . . 1622
Sección 5.ª Modificación y extinción de las concesiones . . . 1622
CAPÍTULO V. Fianzas y avales . . . 1624
CAPÍTULO VI. Régimen económico . . . 1625
TÍTULO V. Régimen de infracciones, sanciones y policía . . . 1626
CAPÍTULO I. Principios generales . . . 1626
CAPÍTULO II. Infracciones . . . 1626
CAPÍTULO III. Sanciones . . . 1629
Sección 1.ª Disposiciones generales . . . 1629
Sección 2.ª Competencia y procedimiento . . . 1630
CAPÍTULO IV. Policía de puertos . . . 1630
Disposiciones adicionales . . . 1634
Disposiciones transitorias . . . 1636
Disposiciones derogatorias . . . 1638
Disposiciones finales . . . 1638
ANEXO. Red de puertos, de instalaciones portuarias y de instalaciones complementarias que son competencia de la Administración Autonómica de las Illes Balears . . . 1638

§ 1

NOTA DE LOS AUTORES

Actualización: 16 de noviembre 2026

1. Planteamiento

La idea de un *Código de Embarcaciones de Recreo* surgió una vez concluido el *Código de Pesca y Acuicultura*, que fue publicado por la Agencia Estatal del Boletín Oficial de Estado en 2021 y en cuya elaboración advertimos que junto con el sector de la pesca marítima empresarial y comercial se halla otro ámbito relacionado con el mar, dotado de gran incidencia social más que económica, como es la pesca practicada como actividad de tiempo libre o deporte, dentro del ámbito de la navegación de recreo. Aparece nuevamente el mar como elemento vital del ser humano, y la embarcación como medio que permite su aprovechamiento y disfrute, tanto en horizontal (transporte de personas y mercancías) como en vertical (pesca desde la embarcación, buceo de observación o para pescar, baño, etc.). Llegados a este punto pareció oportuno extender la recopilación normativa a toda la náutica recreo.

Posteriormente decidimos adoptar en este *Código* un planteamiento original, a fin de ofrecer la máxima utilidad a las personas que quieren obtener el título de patrón profesional de embarcaciones de recreo y, por extensión, a los interesados en conseguir alguno de los títulos que habilitan para desempeñar la función de capitán, primer oficial de puente y cubierta, jefe de máquinas y primer oficial de máquinas en el sector de la marina mercante. Por ello los textos legales se han organizado por temas siguiendo los programas oficiales publicados en el Boletín Oficial del Estado.

Después de los dos temarios señalados se incluyen otras disposiciones que creemos son de interés para esos titulados, ordenadas por materias, aunque ello suponga duplicar algunas disposiciones respecto de las consignadas en los temarios. En este apartado la estructura se basa en el mar y la costa como lugares donde se mueven y amarran, respectivamente, las embarcaciones; seguido de los conjuntos normativos dedicados al navegante o usuario de la embarcación, la propia embarcación y la actividad que se desarrolla en torno a ella. En este último apartado no repiten normas dedicadas al ejercicio de la pesca marítima, ya recopiladas en el *Código de Pesca y Acuicultura (IV). Espacios Marinos y Actividad Pesquera*, de la misma colección de códigos electrónicos de la AEBOE, salvo alguna disposición concreta que contempla de modo muy desatacado la pesca de recreo. En el citado volumen se contienen disposiciones que frecuentemente contemplan específicamente la pesca y el buceo de recreo, las cuales se realizan normalmente desde embarcaciones, aunque la primera puede también efectuarse desde la costa. Son de interés, sobre todo, el apartado *3. Reservas marinas de interés pesquero* y el apartado *5. Caladeros nacionales*. Según se ha indicado, en aras de evitar repeticiones innecesarias nos remitimos al citado *Código* en general, y apartados citados, en particular. En el presente *Código* hay un apartado dedicado a la navegación de recreo en las aguas continentales, de importancia social más reducida. Finalmente, por afectar también a las embarcaciones de recreo se incluyen las leyes de puertos de las comunidades autónomas marítimas, que se exponen siguiendo el orden de publicación del respectivo estatuto de autonomía en el BOE (cfr. art.

9.1 Real Decreto 181/2008, de 8 de febrero, de ordenación del diario oficial «Boletín Oficial del Estado»).

El contenido de este *Código* se halla determinado por la técnica de consolidación empleada por la Agencia Estatal del Boletín Oficial del Estado, basada en la publicación de las normas en el diario oficial. Por ello, se han recogido las principales leyes y reglamentos de origen estatal que regulan la materia; de las comunidades autónomas se recogen leyes pero no reglamentos, ya que solo las primeras se publican en el Boletín Oficial del Estado. Por no consolidarse no se recopilan los tratados internacionales existentes en la materia ni el Derecho de la Unión Europea, que se han incluido en sendos anexos a esta *Nota de los Autores* para que el lector tenga en consideración la existencia y contenido de dichas normas. Finalmente, al ser el artículo la unidad mínima de consolidación, no los apartados, párrafos o letras que haya en ellos, cuando en los temarios de examen se indican un apartado, párrafo o letra dentro de un precepto se incluye el precepto entero en este *Código*.

Desde la perspectiva administrativa tienen competencias en materias que afectan a las embarcaciones de recreo el Ministerio de Transportes y Movilidad Sostenible (Náutica de recreo), el Ministerio de Agricultura, Pesca y Alimentación (Pesca Marítima de Recreo); y el Ministerio de Educación, Formación Profesional y Deportes (Federaciones Deportivas Españolas). En este último ámbito cabe citar las federaciones deportivas que encuadran los deportes acuáticos, más concretamente, deportes marítimos, pero también continentales (lagos, pantanos, ríos navegables). Por ello ha parecido interesante recoger en un Anexo los estatutos de las federaciones de deportes practicados sobre embarcaciones y otros artefactos flotantes.

Esperamos que este código sea de utilidad para los aficionados a la navegación de recreo y las administraciones publicadas competentes, quedando abierto a cuantas sugerencias se nos quieran hacer llegar para mejorar la obra.

José María de la Cuesta Sáenz

José María Caballero Lozano

2. Temario del examen para la obtención del título de patrón profesional de embarcaciones de recreo

Resolución de 11 de junio de 2026, de la Dirección General de la Marina Mercante, por la que se establece el temario y fecha de la segunda convocatoria del examen para la obtención del certificado de patrón profesional de embarcaciones de recreo (AEBOE). Resolución de 16 de septiembre de 2026, de la Dirección General de la Marina Mercante, por la que se corrigen errores en la de 11 de junio de 2026, por la que se establece el temario y fecha de la segunda convocatoria del examen para la obtención del certificado de patrón profesional de embarcaciones de recreo (AEBOE).

ANEXO II

Temario de la prueba de conocimiento

1. 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. Disposiciones generales: Marina Mercante, Objetivos, Zonas y tipos de navegación. Flota civil y plataformas. Empresas navieras (título preliminar: capítulo III). Medidas que garantizan la actividad portuaria y la navegación (libro III: título III). Régimen sancionador en el ámbito de la Marina Mercante: Infracciones (artículos 305 a 310). Sanciones y otras medidas (artículos 311, 313 y 314). Procedimiento, medios de ejecución y medidas cautelares (artículos 319 a 320) (libro tercero, título IV).

2. Ley 14/2014, de 24 de julio, de Navegación Marítima. Disposiciones generales (título preliminar). Ordenación administrativa de la navegación (título I): Ámbito de aplicación de las

normas de policía (capítulo I). Régimen de estancia en aguas interiores marítimas y en puerto (capítulo II). Régimen general de la navegación marítima (capítulo III). Buques, embarcaciones y artefactos navales (título II, capítulo I). Dotación (título III, capítulo III).

3. La Administración marítima (1): Administración central (texto refundido de la Ley de Puertos del Estado y de la Marina Mercante: Libro segundo: Título II, capítulo I). Funciones y estructura de la Dirección General de la Marina Mercante: Real Decreto 253/2024, de 12 de marzo, por el que se desarrolla la estructura orgánica básica del Ministerio de Transportes y Movilidad Sostenible, y se modifica el Real Decreto 1009/2023, de 5 de diciembre, por el que se establece la estructura orgánica básica de los departamentos ministeriales.

4. La Administración marítima (2): Administración periférica (texto refundido de la Ley de Puertos del Estado y de la Marina Mercante: Libro segundo: Título II, capítulo II). Real Decreto 638/2007, de 18 de mayo, por el que se regulan las Capitanías Marítimas y los Distritos Marítimos: Disposiciones generales: Objeto. Coordinación con otros organismos y entidades (capítulo I). Funciones de los Capitanes Marítimos y de los Jefes de Distrito (capítulo II).

5. Real Decreto 186/2023, de 21 de marzo, por el que se aprueba el Reglamento de Ordenación de la Navegación Marítima. Régimen aplicable al despacho de buques. Capítulo II (artículos 5, 6, 9, 15, 16 y 17). El rol de despacho y dotación. Capítulo III. Régimen de enrolamiento y desenrolamiento de los tripulantes. Capítulo IV. Régimen de autorización de entrada y de estancia de los buques y embarcaciones en los espacios marítimos españoles. Capítulo V. Disposición transitoria segunda. Exigencia de seguro por riesgo de muerte o accidente para las personas ajenas a la tripulación y al pasaje. El Reglamento sobre el Despacho de Buques aprobado por la Orden de 18 de enero de 2000 (solo el párrafo c del artículo 33).

6. Real Decreto 210/2004, de 6 de febrero, por el que se establece un sistema de seguimiento y de información sobre el tráfico marítimo: Disposiciones generales (capítulo I). Notificación y seguimiento de los buques (capítulo II). Seguimiento de los buques peligrosos e intervención en caso de problemas y accidentes en el mar (capítulo IV). Reglamento de inspección y certificación de buques civiles, aprobado por el Real Decreto 1837/2000, de 10 de noviembre: Obligaciones de operadores, empresas operadoras, capitanes y patrones de los buques (título II, capítulo I, artículo 14).

7. Real Decreto 62/2008, de 25 de enero, por el que se aprueba el reglamento de las condiciones de seguridad marítima, de la navegación y de la vida humana en la mar, aplicables a las concentraciones náuticas de carácter conmemorativo y pruebas náutico-deportivas.

8. 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. Real Decreto 685/2010, de 20 de mayo, por el que se regula el otorgamiento de permiso temporal de navegación para determinadas embarcaciones de recreo.

9. Real Decreto 607/1999, de 16 de abril, por el que se regula el Reglamento del seguro de responsabilidad civil de suscripción obligatoria para embarcaciones de recreo o deportivas.

10. Real Decreto 875/2014, de 10 de octubre, por el que se regulan las titulaciones náuticas para el gobierno de las embarcaciones de recreo: Disposiciones generales (Capítulo I). De las actividades de formación (Capítulo VI). Régimen de inspecciones, infracciones y sanciones (Capítulo VII). Disposiciones adicionales. Real Decreto 269/2022, de 12 de abril, por el que se regulan los títulos profesionales y de competencia de la Marina Mercante. (Artículo 86.3)

11. 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.

12. 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.

13. Real Decreto 98/2016, de 11 de marzo, por el que se regulan los requisitos de seguridad, técnicos y de comercialización de las motos náuticas, embarcaciones deportivas y sus componentes. Capítulo I Disposiciones generales. Capítulo II Libre circulación de productos. Anexo I Requisitos esenciales: Apartado A Requisitos esenciales para el diseño y la construcción de los productos contemplados en el artículo 2; Apartado B punto 1 Identificación del motor de propulsión. Anexo II Componentes de las embarcaciones.

14. Convenio Internacional sobre Búsqueda y Salvamento Marítimo, 1979: Términos y definiciones. Organización y coordinación. Procedimientos operacionales. Sistemas de notificación para buques. Convenio Internacional sobre Salvamento Marítimo, 1989: Disposiciones generales. Ejecución de las operaciones de salvamento. Derechos de los salvadores. Reclamaciones y acciones. Sociedad de Salvamento y Seguridad Marítima: Naturaleza, denominación y objeto. Objeto de la Sociedad. Órganos de gobierno y gestión (texto refundido de la Ley de Puertos del Estado y de la Marina Mercante: Libro Segundo, título II, capítulo III).

15. Ley 14/2014, de Navegación Marítima de 24 de julio: Del registro y documentación de los buques (Titulo II: Capítulo II). De la nacionalidad de los buques (titulo II, capítulo III). Derechos de garantía sobre el buque (título II, capítulo VII).

16. Código Civil: Capítulo IV Normas de derecho internacional privado: Párrafo 2 del artículo 10 y artículo 11 (título preliminar); capítulo III De la forma de celebración del matrimonio, excepto sección 3.ª (libro Primero. Título IV); capítulo IV De la inscripción del matrimonio en el Registro Civil, excepto los artículos 63 y 64 (libro Primero, título IV); capítulo II De la declaración de fallecimiento: artículo 194 (libro Primero. Título VIII); capítulo I De los testamentos, excepto sección 7.ª (libro tercero, título III).

17. Real Decreto 128/2022, de 15 de febrero, sobre instalaciones portuarias receptoras de desechos de buques.

18. Convenio MARPOL: Conocimiento general del articulado. Anexo IV: Aguas sucias, y el anexo V: Basuras.

19. Reglamento por el que se regulan las radiocomunicaciones marítimas a bordo de los buques civiles españoles, aprobado por el Real Decreto 1185/2006, de 16 de octubre: Escucha continua en la frecuencia de socorro (disposición transitoria segunda). Régimen general: Disposiciones generales (capítulo I: sección I). Preceptos técnicos comunes a todos los buques (capítulo I, sección II). Instalaciones radioeléctricas y equipos: Generalidades (capítulo I, sección IV). Otros buques: Preceptos comunes (capítulo IV: sección I). Equipamiento radioeléctrico para buques y embarcaciones de recreo (capítulo IV, sección II).

3. Temario del examen para la obtención de los títulos de capitán, primer oficial de puente y cubierta, jefe de máquinas y primer oficial de máquinas

Resolución de 12 de enero de 2026, de la Dirección General de la Marina Mercante, por la que se convocan pruebas sobre conocimiento de la legislación marítima española para el año 2026 (AEBOE).

ANEXO IV

Temario

Temario específico para Capitanes y Primeros Oficiales de Puente y Cubierta

I. «Disposiciones generales»

Tema 1.

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: Objeto de la ley; Marina Mercante (título preliminar: capítulos I y III).

Ley 14/2014, de 24 de julio, de Navegación Marítima: Disposiciones generales (título preliminar).

II. «Ordenación de la navegación y tráfico marítimos»

Tema 2.

Ley 14/2014, de 24 de julio: Del ámbito de aplicación de las normas de policía (título I: capítulo I).

TRLPEMM RDL 2/2011: Asistencia y refugio; Situación de peligro a bordo (libro tercero: título III, artículos 299 y 300).

Real Decreto 210/2004, de 6 de febrero, por el que se establece un sistema de seguimiento y de información sobre el tráfico marítimo. (capítulos I y IV).

Tema 3.

Ley 14/2014, de 24 de julio: Del régimen de estancia en aguas interiores marítimas y en puerto: Entrada a puerto; Cierre de puertos; Arribada forzosa; Régimen general de visita y estadía; Polizones (título I: capítulo II). Del régimen general de navegación marítima: Régimen general de la navegación en los espacios marítimos españoles; Excepciones al régimen general de la navegación en los espacios marítimos españoles; Detención y fondeo; Avisos de los capitanes; Sistemas de organización y sistemas de tráfico marítimo; Obligación de notificar actos de contaminación (título I: capítulo III).

Real Decreto 1516/2007, de 16 de noviembre, por el que se determina el régimen jurídico de las líneas regulares de cabotaje marítimo y de las navegaciones de interés público: Objeto; Navegación de cabotaje; Cabotaje insular; Navegaciones de interés público; Navegaciones de interés público garantizados por contrato.

III. «Instituto Social de la Marina y protección social de la gente de mar»

Tema 4.

Real Decreto 504/2011, de 8 de abril, de estructura orgánica y funciones del Instituto Social de la Marina: Competencias y funciones del Instituto Social de la Marina (artículo 3.1: párrafos a, c, d, e, f, g y h).

IV. «Salvamento y accidentes marítimos»

Tema 5.

Texto refundido de la Ley de Puertos del Estado y de la Marina Mercante: Sociedad de Salvamento y Seguridad Marítima: Naturaleza, denominación y objeto; Objeto de la Sociedad (libro segundo: título II: capítulo III).

Tema 6.

Ley 2/2024, de 1 de agosto, de creación de la Autoridad Administrativa Independiente para la Investigación Técnica de Accidentes e Incidentes ferroviarios, marítimos y de aviación civil. Artículos: 1, 2, 3, 5, 8, 9, disposición transitoria única.

Real Decreto 800/2011, de 10 de junio, regula la investigación de los accidentes e incidentes marítimos y la Comisión Permanente de Investigación de Accidentes e Incidentes: Obligación de notificación y de comunicación de los accidentes e incidentes marítimos (artículo 13).

V. «Estatuto jurídico del buque»

Tema 7.

TRLPEMM RDL 2/2011: Registro de Buques y Empresas Navieras; Abanderamiento de buques; (libro segundo: título I: capítulos I). Registro Especial de Buques y Empresas Navieras (disposición adicional decimosexta).

Real Decreto 1027/1989, de 28 de julio, sobre abanderamiento, matriculación de buques y registro marítimo (artículos 2, 3 y 4).

Tema 8.

Ley 14/2014, de 24 de julio: De la documentación de los buques nacionales (título II: capítulo II: sección 2.ª).

VI. «La dotación del buque, la documentación de la gente de mar y sus obligaciones»

Tema 9.

Texto refundido de la Ley de Puertos del Estado y de la Marina Mercante: Dotaciones de los buques (artículo 253 y disposición adicional decimosexta).

Ley 14/2014, de 24 de julio: Dotación (título III: capítulo III: artículos 156 a 162).

Tema 10.

Ley 14/2014, de 24 de julio: Del capitán (título III: capítulo III: sección 2.ª).

Real Decreto 269/2022, de 12 de abril: Obligaciones de los navieros y de los marinos (capítulo VI, artículos 79 a 81 y de 86 a 90). Documento de Identidad del Marino; Libreta de Navegación Marítima (Disposiciones adicionales sexta y séptima).

Tema 11.

Orden del Ministerio de Fomento, de 22 de julio de 1999, por la que se establecen las condiciones de tripulación para los buques que realicen servicios de cabotaje insular.

Tema 12.

Real Decreto 269/2022, de 12 de abril, por el que se regulan los títulos profesionales y de competencia de la Marina Mercante (artículos 33, 42, 44, 45 y 46).

Tema 13.

Real Decreto 357/2015, de 8 de mayo, sobre cumplimiento y control de la aplicación del convenio sobre el Trabajo Marítimo, 2006, de la Organización Internacional del Trabajo, en buques españoles (artículos 3 a 8).

Real Decreto 1561/1995, de 21 de septiembre, sobre jornadas especiales de trabajo: Disposiciones generales (capítulo I). Trabajo en la mar (capítulo II: sección 4.ª: Subsecciones 1.ª y 5.ª).

Tema 14.

Real Decreto 258/1999, de 12 de febrero, por el que se establecen condiciones mínimas sobre la protección de la salud y la asistencia médica de los trabajadores del mar (artículos de los capítulos I a V, excepto capítulo IV).

VII. «Prevención y lucha contra la contaminación»

Tema 15.

Texto refundido de la Ley de Puertos del Estado y de la Marina Mercante: Prevención y lucha contra la contaminación en el dominio público portuario; Recepción de desechos y residuos procedentes de buques (libro primero: título IV: artículos 62 y 63).

Real Decreto 128/2022, de 15 de febrero, sobre instalaciones portuarias receptoras de desechos de buques (artículos 2, 3, 10, 11 y 12).

Ley 41/2010, de 29 de diciembre, de protección del medio marino: De los vertidos en el mar (título IV).

VIII. «Régimen de policía, Derecho procesal de la navegación y potestad sancionadora»

Tema 16.

Ley 14/2014, de 24 de julio: Certificación publica de determinados expedientes de derecho marítimo, de la protesta de mar por incidencias del viaje (títulos X: capítulo II artículo 504).

Tema 17.

Texto refundido de la Ley de Puertos del Estado y de la Marina Mercante: Régimen sancionador: Concepto y clasificación de las infracciones, su tipicidad por ámbitos y responsables en los supuestos de infracciones en materia de Marina Civil (libro tercero: título IV: capítulo I). Obligaciones de consignación de los hechos producidos (artículo 319).

IX. «Despacho y escala del buque»

Tema 18.

Ley 14/2014, de 24 de julio: De la ordenación administrativa de la navegación: Del régimen de estancia en aguas interiores marítimas y en puerto: Despacho de buques (artículo 18).

Real Decreto 186/2023, de 21 de marzo, por el que se aprueba el Reglamento de Ordenación de la Navegación Marítima. Régimen aplicable al despacho de buques. CAPÍTULO II (artículos 5, 6, 11, 12, 13, 15, 16 y 17). El rol de despacho y dotación. CAPÍTULO III. Régimen de enrolamiento y desenrolamiento de los tripulantes. CAPÍTULO IV. Régimen de autorización de entrada y de estancia de los buques y embarcaciones en los espacios marítimos españoles. CAPÍTULO V.

Orden FOM/1194/2011, de 29 de abril, por la que se regula el procedimiento integrado de escala de buques en los puertos de interés general (artículos 1 al 16).

Real Decreto 210/2004, de 6 de febrero, por el que se establece un sistema de seguimiento y de información sobre el tráfico marítimo: Notificación y seguimiento de los buques (capítulo II).

X. «Mercancías peligrosas»

Tema 19.

Reglamento Nacional de Admisión, Manipulación y Almacenamiento de Mercancías Peligrosas en los Puertos, aprobado por el Real Decreto 145/1989, de 20 de enero: Disposiciones generales. (título I).

Real Decreto 210/2004, de 6 de febrero, por el que se establece un sistema de seguimiento y de información sobre el tráfico marítimo: Notificación de mercancías peligrosas o contaminantes a bordo de buques (capítulo III).

XI. «Servicio de practicaje»

Tema 20.

Reglamento general de Practicaje, aprobado por el Real Decreto 393/1996, de 1 de marzo: Del Servicio Portuario de Practicaje Portuario (capítulo II; artículos 8, 9 y 10).

Orden FOM/1621/2002, de 20 de junio, por la que se regulan las condiciones para el otorgamiento de exenciones al servicio portuario de practicaje.

XII. «Inspección de buques»

Tema 21.

Reglamento de inspección y certificación de buques civiles, aprobado por el Real Decreto 1837/2000, de 10 de noviembre: Obligaciones de operadores, empresas operadoras, capitanes y patrones de los buques (artículo 14). Actividades de inspección y procedimiento (título II: capítulo II).

Real Decreto 877/2011, de 24 de junio, sobre reglas y estándares comunes para las organizaciones de inspección y reconocimiento de buques y para las actividades correspondientes de la Administración marítima (artículo 6 y disposición adicional séptima).

XIII. «Normas relativas a la fe pública y al registro de hechos determinantes del estado civil de las personas»

Tema 22.

Código Civil: Celebración del matrimonio (artículo 52). Testamento marítimo (libro III: título III: capítulo I: sección 8.ª).

Temario específico para Jefes de Máquinas y Primeros Oficiales de Máquinas

I. «Disposiciones generales»

Tema 1.

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: Objeto de la ley; Marina Mercante (título preliminar: capítulos I y III).

Ley 14/2014, de 24 de julio, de Navegación Marítima: Disposiciones generales (título preliminar).

II. «Instituto Social de la Marina y protección social de la gente de mar»

Tema 2.

Real Decreto 504/2011, de 8 de abril, de estructura orgánica y funciones del Instituto Social de la Marina: Competencias y funciones del Instituto Social de la Marina (artículo 3.1: párrafos a, c, d, e, f, g y h).

III. «Salvamento y accidentes marítimos»

Tema 3.

Texto refundido de la Ley de Puertos del Estado y de la Marina Mercante: Sociedad de Salvamento y Seguridad Marítima: Naturaleza, denominación y objeto; Objeto de la Sociedad (libro segundo: título II: capítulo III).

Tema 4.

Ley 2/2024, de 1 de agosto, de creación de la Autoridad Administrativa Independiente para la Investigación Técnica de Accidentes e Incidentes ferroviarios, marítimos y de aviación civil. Artículos: 1, 2, 3, 5, 8, 9, disposición transitoria única.

IV. «Gente de mar»

Tema 5.

Real Decreto 357/2015, de 8 de mayo, sobre cumplimiento y control de la aplicación del Convenio sobre el Trabajo Marítimo, 2006, de la Organización Internacional del Trabajo, en buques españoles: Procedimiento de quejas a bordo (artículo 8).

Real Decreto 1561/1995, de 21 de septiembre, sobre jornadas especiales de trabajo: Disposiciones generales (capítulo I). Trabajo en la mar (capítulo II: sección 4.ª: Subsecciones 1.ª y 5.ª).

V. «Prevención y lucha contra la contaminación»

Tema 6.

Texto refundido de la Ley de Puertos del Estado y de la Marina Mercante: Prevención y lucha contra la contaminación en el dominio público portuario; Recepción de desechos y residuos procedentes de buques (libro primero: título IV: artículos 62 y 63).

Real Decreto 128/2022, de 15 de febrero, sobre instalaciones portuarias receptoras de desechos de buques (artículos 2, 3, 10, 11 y 12).

Ley 41/2010, de 29 de diciembre, de protección del medio marino: De los vertidos en el mar (título IV).

VI. «Potestad sancionadora»

Tema 7.

Texto refundido de la Ley de Puertos del Estado y de la Marina Mercante: Régimen sancionador: Concepto y clasificación de las infracciones, su tipicidad por ámbitos y responsables en los supuestos de infracciones en materia de Marina Civil (libro tercero: título IV: capítulo I). Obligaciones de consignación de los hechos producidos (artículo 319).

VII. «Protección del medio ambiente marino»

Tema 8.

Real Decreto 186/2023, de 21 de marzo, por el que se aprueba el Reglamento de Ordenación de la Navegación Marítima. CAPÍTULO VII Medidas aplicables a los buques en tránsito que realicen descargas contaminantes en los espacios marítimos españoles.

Tema 9.

Real Decreto 1795/2008, de 3 de noviembre, por el que se dictan normas sobre la cobertura de la responsabilidad civil por daños causados por la contaminación de los hidrocarburos para combustible de los buques. (artículo 1).

Tema 10.

Reglamento (UE) n.° 1257/2013 del Parlamento Europeo y del Consejo, de 20 de noviembre de 2013, relativo al reciclado de buques y por el que se modifican el Reglamento (CE) n.° 1013/2006 y la Directiva 2009/16/CE: Objeto, ámbito de aplicación; Buques (títulos I y II; artículos 1, 2, 4 y 5).

Tema 11.

Reglamento (UE) 2015/757 del Parlamento Europeo y del Consejo, de 29 de abril de 2015, relativo al seguimiento, notificación y verificación de las emisiones de gases de efecto invernadero procedentes del transporte marítimo y por el que se modifica la Directiva 2009/16/CE: Disposiciones generales; Seguimiento y notificación; Verificación y acreditación; Conformidad y publicación de información (capítulos I, II, III y IV; artículos 1 a 4; 6 a 8; 11 a 13, 17 y 18).

VIII. «Combustibles para uso marítimo»

Tema 12.

Real Decreto 61/2006, de 31 de enero, por el que se fijan las especificaciones de gasolinas, gasóleos, fuelóleos y gases licuados del petróleo, se regula el uso de determinados biocarburantes y el contenido de azufre de los combustibles para uso marítimo: Muestreo y análisis de combustibles para uso marítimo (artículo 7). Contenido de azufre de los combustibles para uso marítimo (capítulo III; artículos 10 y 11). Régimen sancionador aplicable en materia de contenido de azufre de los combustibles para uso marítimo (capítulo IV). Criterios de utilización de los métodos de reducción de emisiones (anexo XI).

IX. «Inspección de buques»

Tema 13.

Reglamento de inspección y certificación de buques civiles: Inspección y control de los buques de pabellón español en servicio (título II: capítulo VI, artículos 36 a 39).

4. Tratados internacionales

A) Preparación del examen de patrón de embarcaciones de recreo

Tema 14.

Instrumento de Adhesión de España al Convenio Internacional sobre Búsqueda y Salvamento Marítimo 1979, hecho en Hamburgo el 27 de abril de 1979 (AEBOE). *De interés*: Términos y definiciones. Organización y coordinación. Procedimientos operacionales. Sistemas de notificación para buques.

Instrumento de Ratificación del Convenio Internacional sobre Salvamento Marítimo, 1989, hecho en Londres el 28 de abril de 1989 (AEBOE). *De interés*: Disposiciones generales. Ejecución de las operaciones de salvamento. Derechos de los salvadores. Reclamaciones y acciones.

Tema 18.

Instrumento de ratificación de 22 de junio de 1984, del Protocolo de 1978, relativo al Convenio Internacional para prevenir la contaminación por los buques, 1973, hecho en Londres el 17 de febrero de 1978 *[MARPOL]* (AEBOE). *De interés*: Conocimiento general del articulado. Anexo IV: Aguas sucias y el Anexo V: Basuras.

B) Otros

Acuerdo entre el Reino de España y la República Portuguesa para la seguridad de la navegación y la náutica de recreo en el Tramo Internacional del Río Guadiana, hecho en Faro el 23 de octubre de 2024 (AEBOE).

5. Derecho de la Unión Europea

A) Preparación del examen de jefes de máquinas y primeros oficiales de máquinas

Tema 10.

Reglamento (UE) nº 1257/2013 del Parlamento Europeo y del Consejo, de 20 de noviembre de 2013, relativo al reciclado de buques y por el que se modifican el Reglamento (CE) nº 1013/2006 y la Directiva 2009/16/CE (AEBOE, EUR-Lex). *De interés:* Objeto, ámbito de aplicación; Buques (títulos I y II; artículos 1, 2, 4 y 5).

Tema 11.

Reglamento (UE) 2015/757 del Parlamento Europeo y del Consejo, de 29 de abril de 2015, relativo al seguimiento, notificación y verificación de las emisiones de gases de efecto invernadero procedentes del transporte marítimo y por el que se modifica la Directiva 2009/16/CE (AEBOE, EUR-Lex). *De interés*: Disposiciones generales; Seguimiento y notificación; Verificación y acreditación; Conformidad y publicación de información (capítulos I, II, III y IV; artículos 1 a 4; 6 a 8; 11 a 13, 17 y 18).

B) Otros

Directiva 2013/53/UE del Parlamento Europeo y del Consejo, de 20 de noviembre de 2013, relativa a las embarcaciones de recreo y a las motos acuáticas, y por la que se deroga la Directiva 94/25/CE (AEBOE, EUR-Lex).

Directiva (UE) 2016/1629 del Parlamento Europeo y del Consejo, de 14 de septiembre de 2016, por la que se establecen las prescripciones técnicas de los buques de navegación interior, por la que se modifica la Directiva 2009/100/CE y se deroga la Directiva 2006/87/CE (AEBOE, EUR-Lex).

Reglamento (CE) n.º 1224/2009, del Consejo de 20 de noviembre de 2009 por el que se establece un régimen de control de la Unión para garantizar el cumplimiento de las normas de la política pesquera común, se modifican los Reglamentos (CE) n.º 847/96, (CE) n.º 2371/2002, (CE) n.º 811/2004, (CE), n.º 768/2005, (CE) n.º 2115/2005, (CE) n.º 2166/2005, (CE) n.º 388/2006, (CE) n.º 509/2007, (CE) n.º 676/2007, (CE) n.º 1098/2007, (CE) n.º 1300/2008 y (CE) n.º 1342/2008 y se derogan los Reglamentos (CEE) n.º 2847/93, (CE) n.º 1627/94 y (CE) n.º 1966/2006 (AEBOE, EUR-Lex). Artículo 55, sobre pesca recreativa.

Reglamento (UE) 2023/2053 del Parlamento Europeo y del Consejo de 13 de septiembre de 2023 por el que se establece un plan de ordenación plurianual para el atún rojo del Atlántico oriental y el Mediterráneo, se modifican los Reglamentos (CE) n.º 1936/2001, (UE)2017/2107 y (UE)2019/833, y se deroga el Reglamento (UE)2016/1627 (AEBOE, EUR-Lex). Se aplica todo el Reglamento a la pesca de recreo, en particular los artículos 23 y 24.

6. Federaciones de deportes practicados con embarcaciones o artefactos flotantes

Resolución de 3 de mayo de 2024, de la Presidencia del Consejo Superior de Deportes, por la que se publican los Estatutos de la Federación Española de Actividades Subacuáticas (AEBOE).

Resolución de 3 de mayo de 2024, de la Presidencia del Consejo Superior de Deportes, por la que se publican los Estatutos de la Federación Española de Pesca y Casting (AEBOE).

Resolución de 25 de enero de 2025, de la Presidencia del Consejo Superior de Deportes, por la que se publican los Estatutos de la Real Federación Española de Piragüismo (AEBOE).

Resolución de 30 de enero de 2025, de la Presidencia del Consejo Superior de Deportes, por la que se publican los Estatutos de la Federación Española de Esquí Náutico y Wakeboard (AEBOE).

Resolución de 10 de abril de 2025, de la Presidencia del Consejo Superior de Deportes, por la que se publican los Estatutos de la Federación Española de Remo (AEBOE).

Resolución de 23 de mayo de 2025, de la Presidencia del Consejo Superior de Deportes, por la que se publica la modificación de los Estatutos de la Real Federación Española de Vela (AEBOE).

Resolución de 13 de noviembre de 2025, de la Presidencia del Consejo Superior de Deportes, por la que se publican los Estatutos de la Real Federación Española de Salvamento y Socorrismo (AEBOE). Modificados los artículos1, 7 y141por Resolución de 25 de agosto de 2026, de la Presidencia del Consejo Superior de Deportes, por la que se publica la modificación de los Estatutos de la Real Federación Española de Salvamento y Socorrismo (AEBOE).

Resolución de 25 de agosto de 2026, de la Presidencia del Consejo Superior de Deportes, por la que se publican los Estatutos de la Federación Española de Surfing (AEBOE).

Resolución de 25 de agosto de 2026, de la Presidencia del Consejo Superior de Deportes, por la que se publican los Estatutos de la Real Federación Española de Motonáutica (AEBOE).

§ 2

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. [Inclusión parcial]

Ministerio de Fomento
«BOE» núm. 253, de 20 de octubre de 2011
Última modificación: 29 de enero de 2025
Referencia: BOE-A-2011-16467

[. . .]

TEXTO REFUNDIDO DE LA LEY DE PUERTOS DEL ESTADO Y DE LA MARINA MERCANTE

TÍTULO PRELIMINAR

Disposiciones generales

[. . .]

CAPÍTULO III

Marina Mercante

Artículo 6. *Marina Mercante.*

1. A los efectos de esta ley se considera Marina Mercante:

a) La actividad de transporte marítimo, exceptuando el que se lleva a cabo exclusivamente entre puertos o puntos de una misma Comunidad Autónoma, que tenga competencias en esta materia, sin conexión con puertos o puntos de otros ámbitos territoriales.

b) La ordenación y el control de la flota civil española.

c) La seguridad de la navegación y de la vida humana en la mar.

d) La seguridad marítima, incluyendo la habilitación para el ejercicio del servicio de practicaje y la determinación de los servicios necesarios de remolque portuario, así como la disponibilidad de ambos en caso de emergencia.

e) El salvamento marítimo, en los términos previstos en el artículo 264.

f) La prevención de la contaminación producida desde buques, plataformas fijas y otras instalaciones que se encuentren en aguas situadas en zonas en las que España ejerce soberanía, derechos soberanos o jurisdicción y la protección del medio ambiente marino.

g) La inspección técnica y operativa de buques, tripulaciones y mercancías.

h) La ordenación del tráfico y las comunicaciones marítimas.

i) El control de situación, abanderamiento y registro de buques civiles, así como su despacho, sin perjuicio de las preceptivas autorizaciones previas que correspondan a otras Autoridades.

j) La garantía del cumplimiento de las obligaciones en materia de defensa nacional y protección civil en la mar.

k) Cualquier otro servicio marítimo atribuido por ley a la Administración regulada en el título II del libro segundo de esta ley.

2. No se considera Marina Mercante la ordenación de la flota pesquera, en los ámbitos propios de la pesca y de la ordenación del sector pesquero, ni la actividad inspectora en estos mismos ámbitos.

Artículo 7. *Objetivos.*

La política de la Marina Mercante se dirigirá, en el marco de las competencias asignadas a la Administración General del Estado en el artículo 149.1 de la Constitución, a la consecución de los siguientes objetivos:

a) La tutela de la seguridad de la vida humana en la mar.

b) La tutela de la seguridad de la navegación marítima.

c) La tutela de la seguridad marítima.

d) La protección del medio ambiente marino.

e) La existencia de los servicios de transporte marítimo que demanden las necesidades del país.

f) El mantenimiento de las navegaciones de interés público.

g) La promoción de las autopistas del mar como modo alternativo y complementario al transporte de mercancías.

h) La promoción de la competencia en el transporte marítimo conforme a la clasificación de mercados de transporte que sea establecida por el Gobierno.

Artículo 8. *Zonas y tipos de navegación.*

1. Son zonas en las que España ejerce soberanía, derechos soberanos o jurisdicción, además de las aguas interiores marítimas, el mar territorial, la zona contigua y la zona económica exclusiva.

Son aguas interiores marítimas españolas, a los efectos de esta ley, las situadas en el interior de las líneas de base del mar territorial. Las aguas interiores marítimas incluyen las de los puertos y cualesquiera otras comunicadas permanentemente con el mar hasta donde se haga sensible el efecto de las mareas, así como los tramos navegables de los ríos hasta donde existan puertos de interés general.

Es mar territorial aquél que se extiende hasta una distancia de doce millas náuticas contadas a partir de las líneas de base desde las que se mide su anchura.

Es zona contigua la que se extiende desde el límite exterior del mar territorial hasta las veinticuatro millas náuticas contadas desde las líneas de base a partir de las cuales se mide la anchura del mar territorial.

Es zona económica exclusiva la que se extiende desde el límite exterior del mar territorial hasta una distancia de doscientas millas náuticas contadas a partir de las líneas de base desde las que se mide la anchura de aquél.

2. La navegación, en función de su ámbito, será interior, de cabotaje, exterior y extranacional.

Navegación interior es la que transcurre íntegramente dentro del ámbito de un determinado puerto o de otras aguas interiores marítimas españolas.

Navegación de cabotaje es la que, no siendo navegación interior, se efectúa entre puertos o puntos situados en zonas en las que España ejerce soberanía, derechos soberanos o jurisdicción.

Navegación exterior es la que se efectúa entre puertos o puntos situados en zonas en las que España ejerce soberanía, derechos soberanos o jurisdicción y puertos o puntos situados fuera de dichas zonas.

Navegación extranacional es la que se efectúa entre puertos o puntos situados fuera de las zonas en las que España ejerce soberanía, derechos soberanos y jurisdicción.

3. En función de sus condiciones de prestación, la navegación puede clasificarse en:

a) Regular. Navegación de línea regular es la sujeta a itinerarios, frecuencias de escalas, tarifas y condiciones de transporte previamente establecidas.

b) No regular. Navegación no regular es la que no está incluida en los términos de la letra anterior.

4. El Gobierno en el ámbito de las competencias del Estado podrá establecer, en su caso, que la prestación de todas o alguna de estas navegaciones se realice con imposición de obligaciones de servicio público con el fin de garantizar la suficiencia de servicios de transporte regular con destino a o procedencia de las Islas Baleares, Islas Canarias, Ceuta y Melilla o bajo el régimen de contrato administrativo especial en atención a la satisfacción de forma directa o inmediata de la finalidad pública que aquellas representan.

La imposición de obligaciones de servicio público habrá de hacerse de un modo objetivo, transparente, no discriminatorio y conocido de antemano por los interesados, con el fin de garantizar que el servicio se preste en condiciones de libre y leal competencia.

Artículo 9. *Flota civil y plataformas fijas.*

1. A efectos de esta ley se considera flota civil española:

a) La flota mercante nacional.
b) La flota pesquera nacional.
c) Los buques de recreo y deportivos nacionales.
d) Los demás buques civiles españoles no incluidos en las letras anteriores.

2. Se entiende por buque civil cualquier embarcación, plataforma o artefacto flotante, con o sin desplazamiento, apto para la navegación y no afecto al servicio de la defensa nacional.

3. Se entiende por buque mercante todo buque civil utilizado para la navegación con un propósito mercantil, excluidos los dedicados a la pesca.

4. Se entiende por plataforma fija todo artefacto o instalación susceptible de realizar operaciones de exploración o explotación de recursos marítimos o de destinarse a cualesquiera otra actividad, emplazadas sobre el lecho de la mar, anclado o apoyado en él.

Se exceptúan de lo anterior aquellas instalaciones como son los oleoductos, gasoductos, cables submarinos, emisarios submarinos, y cualquier otro tipo de tuberías o instalaciones de carácter industrial o de saneamiento.

5. La presente ley será de aplicación a la flota civil española, así como a las plataformas fijas situadas en aguas en las que España ejerce soberanía, derechos soberanos o jurisdicción.

También serán de aplicación las disposiciones de esta ley a los buques civiles extranjeros que se encuentren en aguas situadas en zonas en las que España ejerce soberanía, derechos soberanos o jurisdicción, con las limitaciones que establezca el Derecho Internacional, en particular en lo que se refiere a los supuestos de inmunidad.

6. Reglamentariamente se establecerán las especialidades en la aplicación de la presente ley respecto de los buques afectos al servicio de la seguridad pública o de la vigilancia y represión del contrabando.

Artículo 10. *Empresas navieras.*

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.

[. . .]

LIBRO TERCERO

Régimen de policía

[. . .]

TÍTULO III

Medidas que garantizan la actividad portuaria y la navegación

Artículo 297. *Medidas de garantía de la navegación marítima y del medio marino.*

1. En las aguas en las que España ejerza soberanía, derechos soberanos o jurisdicción, a los efectos de salvaguardar la seguridad de la navegación y de prevenir la contaminación del medio marino, el Ministerio de Fomento a través de las Autoridades Portuarias y Capitanías Marítimas podrá visitar, inspeccionar, condicionar el fondeo, apresar, iniciar procedimientos judiciales y, en general, adoptar las medidas que se estimen necesarias respecto de los buques que vulneren o puedan vulnerar dichos bienes jurídicos.

2. Las medidas a que se refiere el apartado anterior podrán adoptarse sin perjuicio de las que, al efecto, puedan decidir otros organismos o Administraciones Públicas competentes en materia de preservación del medio marino.

Artículo 298. *Protección de la navegación libre.*

En caso de que uno o varios buques impidiesen o estorbasen el libre acceso a un puerto, canal o vía navegable, o el libre tránsito por los mismos, o cuando un buque haya salido a la mar con incumplimiento grave de las normas sobre despacho, o desobedeciere las órdenes de las Capitanías Marítimas competentes, éstas podrán tomar, con carácter inmediato, y con la duración que se estime necesaria, todas las medidas que resulten precisas, de conformidad con el ordenamiento jurídico, para restablecer la legalidad infringida o la libre navegación afectada.

A los efectos indicados, el Capitán Marítimo dará las órdenes oportunas al respectivo capitán del buque, o quien haga sus veces. Dichas órdenes deberán ser cumplidas por el interesado y por todos los que se hallaren en el buque, sin perjuicio del ejercicio de las acciones que correspondan con arreglo a las leyes, a los que se crean perjudicados.

En caso necesario, el Capitán Marítimo podrá imponer la detención, fondeo y retención del buque en el lugar que se determine, durante el tiempo imprescindible, hasta que se restablezca la normalidad.

Artículo 299. *Asistencia y refugio.*

1. El Director General de la Marina Mercante es la Autoridad competente para la toma de decisiones respecto de los buques necesitados de asistencia, entendiendo por tales aquellos que, por su propia situación o por circunstancias externas, se encuentren en peligro de naufragar o que, en general, supongan una amenaza para la navegación o la integridad del medio ambiente marino.

El citado órgano directivo, que podrá recabar asesoramiento de un Comité técnico, adoptará, con plena independencia de criterio, cualesquiera medidas que considere pertinentes ante buques necesitados de asistencia para:

a) Eliminar o disminuir el riesgo de naufragio de tales buques.
b) Salvaguardar la seguridad de la navegación y de la vida humana en la mar.
c) Prevenir o luchar contra la contaminación del medio ambiente marino.

Lo dispuesto en los párrafos anteriores se entiende sin perjuicio de la normativa nacional e internacional sobre salvamento de vidas humanas en la mar.

2. El Director General de la Marina Mercante adoptará la decisión que estime pertinente sobre la acogida de buques necesitados de asistencia en lugares de refugio, pudiendo imponerla, si considera que tal acogida es la mejor solución para la protección de la vida humana y el medio ambiente marino. De no ser así se denegará o condicionará dicha acogida a la concurrencia de determinadas circunstancias que hagan de esta medida la más

adecuada para la seguridad e integridad de las personas, de los buques, del tráfico marítimo y del medio ambiente marino.

Sin embargo, no podrá condicionar dicha acogida a la existencia de un seguro o a la prestación de una garantía por parte del propietario, operador o cargador del buque para indemnizar los posibles daños que el buque pueda ocasionar.

A tal efecto, la Administración marítima, previa consulta con los sectores afectados, elaborará planes para la acogida de buques necesitados de asistencia con el fin de preservar la seguridad marítima y de la vida humana en la mar, así como la integridad del medio ambiente marino.

El contenido de dichos planes se determinará reglamentariamente y en su elaboración y ejecución participará el Director General de la Marina Mercante.

3. La información que se facilite a los Estados Miembros de la Unión Europea que por ser vecinos puedan resultar afectados por las consecuencias de las decisiones que se adopten, así como a las partes implicadas en los procedimientos previstos en los planes de acogida de buques necesitados de asistencia, estará sometida a la obligación de confidencialidad.

Artículo 300. *Situación de peligro a bordo.*

Los capitanes de buques o quienes hagan sus veces podrán adoptar, con carácter extraordinario, cuantas medidas de policía estimen necesarias para el buen régimen de a bordo en caso de peligro.

Artículo 301. *Prevención de actividades ilícitas y tráficos prohibidos.*

A los efectos de prevenir la realización de actividades ilícitas o el ejercicio de cualquier tráfico prohibido, el Gobierno podrá impedir, restringir o condicionar la navegación de determinadas categorías de buques civiles en las aguas interiores, el mar territorial o la zona contigua.

Artículo 302. *Buques abandonados.*

1. Corresponde al Estado la propiedad de los buques abandonados en la zona de servicio del puerto.

2. Se considerarán abandonados aquellos buques que permanezcan durante más de tres meses atracados, amarrados o fondeados en el mismo lugar dentro del puerto sin actividad apreciable exteriormente, y sin haber abonado las correspondientes tasas o tarifas, y así lo declare el Consejo de Administración de la Autoridad Portuaria.

La declaración de abandono exigirá la tramitación del correspondiente procedimiento, en el que se acreditarán las circunstancias expresadas y en el que se dará audiencia al propietario, al naviero, al capitán del buque o, en su caso, al consignatario del buque, en la forma prevista en la Ley 30/1992, de 26 de noviembre, de Régimen Jurídico de las Administraciones Públicas y del Procedimiento Administrativo Común.

3. Declarado el abandono del buque por el Consejo de Administración de la Autoridad Portuaria, ésta procederá, bien a su venta en pública subasta, ingresando el producto de la enajenación en el Tesoro Público, previa detracción de los créditos devengados a su favor por las correspondientes tasas y tarifas portuarias, así como los gastos del procedimiento; o bien procederá al hundimiento del buque cuando, por su estado, así lo aconsejen razones de seguridad marítima.

Cuando la venta regulada en el párrafo anterior tenga por objeto buques no comunitarios, se observarán, además, las siguientes reglas:

a) Dicha venta tendrá la consideración de despacho a consumo de las mercancías y, por tanto, incluirá los trámites previstos para la importación de las mismas.

b) En el precio de venta estarán incluidos los tributos devengados con motivo de la importación. A los efectos de su constatación y de la contracción de los recursos propios comunitarios, dicha enajenación deberá comunicarse a la correspondiente Administración de Aduanas e Impuestos Especiales de la Agencia Estatal de la Administración Tributaria.

Artículo 303. *Operaciones de desguace.*

En las operaciones de desguace de buques, instalaciones marítimas y material inservible que se realicen en aguas portuarias, se exigirá previamente el informe vinculante del Capitán Marítimo a los efectos de dar cumplimiento a la normativa sobre seguridad marítima.

Artículo 304. *Hundimiento de buques.*

1. La Autoridad Portuaria, previo informe de la Capitanía Marítima, cuando un buque presente peligro de hundimiento en el puerto o constituya un riesgo grave, ya sea por el propio buque o por la carga transportada, que pueda perjudicar a la actividad portuaria o suponer un peligro notorio para las personas, o para los bienes o para el medio ambiente, requerirá al naviero, armador o consignatario para que dicho buque abandone el puerto, repare el buque o adopte las medidas procedentes en el plazo fijado al efecto. Si éstos no lo hacen, la Autoridad Portuaria podrá, respecto del buque y su carga, trasladarlo o proceder a su descarga, venta en pública subasta, o a su hundimiento de acuerdo con la normativa vigente, a costa de aquellos, en lugar donde no perjudique la actividad portuaria, la navegación o la pesca y no constituya un riesgo grave para las personas o para los bienes o para el medio ambiente marino. A este último efecto, se solicitará informe de la Administración pesquera y de Medio Ambiente que se entenderá positivo si no se emite en el plazo de quince días o en el que se fije por la Autoridad Portuaria, por razones de urgencia ante la amenaza de hundimiento.

2. En los supuestos de hundimiento de buques en las aguas de un puerto que, ya sea por el propio buque o por la carga transportada, afecte a la actividad portuaria o constituyan un riesgo grave para las personas o para los bienes o para el medio ambiente, la Autoridad Portuaria requerirá a sus propietarios, navieros, armadores, consignatarios o a las compañías aseguradoras para que procedan a su remoción y señalará dónde deben situar su carga, combustible, sus restos o el buque una vez reflotado, dentro del plazo que al efecto determine, así como las garantías o medidas de seguridad a tomar para evitar un nuevo hundimiento.

Las Autoridades Portuarias podrán, por razones de urgencia, inclusive antes de iniciado el plazo fijado, exigir que se adopten medidas o adoptarlas a costa de los obligados, tales como señalización, iluminación o cualquier otra que se estime apropiada, al objeto de disminuir o evitar el peligro real o potencial.

Si incumplieran las órdenes o acuerdos de la Autoridad Portuaria, ésta podrá utilizar para la remoción del buque hundido, de su combustible o de la carga que se encuentre a bordo, o haya caído del mismo, los medios de ejecución forzosa previstos en el ordenamiento jurídico, quedando obligado, en todo caso, el propietario o naviero a sufragar los gastos ocasionados.

Si éste no abonase en el plazo establecido las cantidades devengadas por la remoción, la Autoridad Portuaria podrá proceder a la enajenación de los restos del buque, deduciendo del importe obtenido los gastos ocasionados. Si no fuera suficiente, la diferencia será exigida por vía de apremio.

Por remoción, a los efectos de esta ley, debe entenderse la puesta a flote, la retirada, traslado, desguace o destrucción deliberada de buques naufragados, de su carga y su combustible, incluido todo lo que esté o haya estado a bordo de tal buque o de cualquiera otros bienes hundidos con la finalidad de evitar un peligro o un inconveniente para la navegación, para los recursos naturales o para el medio ambiente marino.

3. Si el peligro de hundimiento, el hundimiento o el naufragio del buque tuviere lugar fuera de las aguas portuarias y en aguas marítimas situadas en zonas en las que España ejerce soberanía, derechos soberanos o jurisdicción, el Capitán Marítimo será competente para ejercer las acciones a que se refiere el presente artículo. Asimismo, el Capitán Marítimo emitirá informe en todos los supuestos en los cuales el peligro de hundimiento o el hundimiento del buque, pudieran producir episodios de contaminación marítima o verse afectada la seguridad en la navegación.

A los efectos de la protección del crédito administrativo, las cantidades devengadas a favor de la Autoridad Portuaria o de la Administración marítima por la remoción o cualquier otra actuación derivada de lo establecido en los apartados anteriores de este artículo,

tendrán la consideración de crédito privilegiado en los términos previstos en el artículo 580.3º del Código de Comercio.

4. Cuando con ocasión de un procedimiento judicial o administrativo se hubiere acordado la retención, conservación o depósito de un buque en la zona de servicio de un puerto, la Autoridad Portuaria correspondiente podrá instar de la Autoridad judicial el hundimiento del buque o su enajenación en pública subasta, cuando la estancia del buque en el puerto produjera un peligro real o potencial a las personas o a los bienes o causare grave quebranto a la explotación del puerto.

La Autoridad judicial acordará el hundimiento o la venta conforme al procedimiento legalmente previsto en cada caso, salvo que considere imprescindible su conservación para los fines de la instrucción del procedimiento y por el tiempo estrictamente necesario.

Igualmente se procederá a la venta en pública subasta en los casos en que por la previsible duración del proceso judicial exista riesgo de una notable depreciación del buque, depositando el producto de la venta a resultas del procedimiento.

5. En todos los supuestos de embargo o retención judicial o administrativa de buques, como medida para garantizar la actividad portuaria, la Autoridad Portuaria determinará o modificará la ubicación del buque en el puerto, dando cuenta de ello, en todo caso, a la Autoridad que decrete el embargo o retención.

6. De conformidad con la reserva formulada por el Reino de España en el Instrumento de Adhesión al Protocolo de 1996, que enmienda el Convenio sobre limitación de la responsabilidad nacida de reclamaciones de Derecho Marítimo, 1976, hecho en Londres el 2 de mayo de 1996, los propietarios de los buques o los navieros no tendrán derecho a limitar su responsabilidad por las reclamaciones derivadas de la puesta a flote, remoción, destrucción o eliminación de los peligros derivados de un buque hundido, naufragado, varado o abandonado.

Tampoco podrán limitar su responsabilidad en relación con la carga transportada así como por todo bien que esté o haya estado a bordo del buque en relación con las actuaciones descritas en el párrafo anterior.

Lo anterior se entiende sin perjuicio de lo establecido en los Convenios Internacionales que regulan la responsabilidad civil de los propietarios de los buques, siempre que se hallen en vigor en España.

7. No podrá promoverse contra las empresas encargadas de la extracción o remoción, sus empleados o sus agentes, ninguna reclamación de indemnización de daños por contaminación producidos por el combustible del buque o por la mercancía descargada, que se ocasionen en la realización de esos trabajos, ya sean por acción u omisión, salvo que hayan actuado con intención de causar dichos daños o bien temerariamente, a sabiendas de que probablemente se producirían tales daños.

TÍTULO IV

Régimen sancionador

CAPÍTULO I

Infracciones

Artículo 305. *Concepto y clasificación.*

1. Constituyen infracciones administrativas en el ámbito de la Marina Mercante y en el portuario estatal, las acciones y omisiones tipificadas y sancionadas en esta ley.

2. Las infracciones se clasifican en leves, graves y muy graves, con sujeción a los criterios que se indican en los artículos siguientes.

Artículo 306. *Infracciones leves.*

Son infracciones leves las acciones u omisiones que, no teniendo la consideración de infracción grave o muy grave, por su trascendencia o por la importancia de los daños ocasionados, estén tipificadas en alguno de los siguientes supuestos:

1. En lo que se refiere al uso del puerto y sus instalaciones:

a) El incumplimiento de las disposiciones establecidas en el Reglamento de Explotación y Policía del puerto.

b) El incumplimiento de las ordenanzas establecidas o instrucciones dadas por la Autoridad Portuaria en relación con las operaciones marítimas en el ámbito del puerto.

c) La realización de estas operaciones marítimas en el ámbito portuario con peligro para las obras, instalaciones, equipo portuario u otros buques, o sin tomar las precauciones necesarias.

d) El incumplimiento de las ordenanzas establecidas o instrucciones dadas por la Autoridad Portuaria en lo que se refiere a operaciones de estiba y desestiba, carga y descarga, almacenamiento, entrega y recepción y cualesquiera otras relacionadas con la mercancía.

e) La utilización no autorizada, inadecuada o sin las condiciones de seguridad suficientes, de los equipos portuarios, ya sean de la Autoridad Portuaria o de particulares.

f) El incumplimiento de las ordenanzas o instrucciones dadas por la Autoridad Portuaria en el ámbito de sus competencias sobre la ordenación de los tráficos y modos de transporte terrestre o marítimo.

g) La información incorrecta facilitada a la Autoridad Portuaria sobre los tráficos de buques, mercancías, pasajeros y vehículos de transporte terrestre, especialmente sobre los datos que sirvan de base para la aplicación de las tarifas portuarias.

h) Causar por negligencia o dolo directamente daños a las obras, instalaciones, equipos, mercancías, contenedores y medios de transporte marítimos o terrestres, situados en la zona portuaria.

i) El incumplimiento de la normativa o de las instrucciones que en materia de seguridad marítima o de contaminación se dicten por los órganos competentes.

j) Cualquier otra actuación u omisión que cause daños o menoscabo a los bienes del dominio público portuario, o a su uso o explotación.

2. En lo que se refiere a las actividades sujetas a previa autorización, concesión o prestadas mediante licencia:

a) El incumplimiento de las condiciones de los correspondientes títulos administrativos, de las licencias que habiliten para la prestación de servicios portuarios o de los Pliegos de Prescripciones Particulares que los regulen, sin perjuicio de su caducidad o rescisión.

b) La publicidad exterior no autorizada en el espacio portuario.

c) El suministro incorrecto o deficiente de información a la Autoridad Portuaria, por propia iniciativa o a requerimiento de ésta.

d) El incumplimiento parcial o total de otras obligaciones establecidas en la presente ley y en las disposiciones que la desarrollen y apliquen, y la omisión de actos que fueren obligatorios conforme a ellas.

e) El incumplimiento de los Reglamentos de Explotación y Policía del puerto, del Reglamento General de Practicaje Portuario y demás normas reglamentarias que regulen actividades portuarias.

3. Infracciones contra la seguridad marítima:

a) Las acciones de las personas embarcadas que, en estado de ebriedad o bajo la influencia de sustancias psicotrópicas, drogas tóxicas o estupefacientes, pongan en peligro la seguridad del buque.

b) Los actos contrarios a las normas reglamentarias u órdenes dictadas por el capitán u oficialidad del buque que puedan perturbar la seguridad de la navegación.

4. Infracciones contra la ordenación del tráfico marítimo:

a) La falta de presentación por parte del capitán, o de la persona que deba hacerlo, de la documentación exigida.

b) El incumplimiento de las normas reglamentarias en materia de Marina Mercante sobre carga o descarga de mercancía a bordo o embarque o desembarque de pasajeros.

c) La utilización, dentro del puerto, de señales acústicas no autorizadas por el correspondiente reglamento.

d) El incumplimiento del deber de facilitar la información que deba ser suministrada a la Autoridad Marítima, por propia iniciativa o a requerimiento de ésta, o el hacerlo de manera incorrecta o deficiente.

5. Infracciones relativas a la contaminación del medio marino:

a) El incumplimiento de las normas o la inobservancia de las prohibiciones contenidas en los Reglamentos de Explotación y Policía de los puertos o de otras normas sobre mantenimiento de la limpieza de las aguas o aprovechamientos comunes del medio marítimo.
b) La realización de reparaciones, carenas y recogidas susceptibles de causar contaminación en contravención de la normativa aplicable.
c) El incumplimiento de la normativa y de las instrucciones dictadas por la Autoridad competente en relación con las obligaciones de entrega de residuos generados por los buques y residuos de carga.

Artículo 307. *Infracciones graves.*

Son infracciones graves las acciones u omisiones tipificadas en el artículo anterior, cuando supongan lesión a alguna persona que motive baja por incapacidad laboral no superior a siete días, o daños o perjuicios superiores a 1.200 euros e inferiores a 6.000 euros, las que pongan en peligro la seguridad del buque o de la navegación, la reincidencia en cualquiera de las faltas tipificadas como leves antes del plazo establecido para su prescripción y, en todo caso, las siguientes:

1. Infracciones relativas al uso del puerto y al ejercicio de actividades que se prestan en él:

a) Las que supongan o impliquen riesgo grave para las personas.
b) El vertido no autorizado desde buques o artefactos flotantes de productos sólidos, líquidos o gaseosos en la Zona II, exterior de las aguas portuarias.
c) El incumplimiento de la normativa establecida para las operaciones de estiba o desestiba.
d) El incumplimiento de las normas, ordenanzas e instrucciones sobre la manipulación y almacenamiento en tierra de mercancías peligrosas o la ocultación de éstas o de su condición.
e) El ofrecimiento o entrega de dinero u otro tipo de regalos o dádivas al personal de la Autoridad Portuaria o Marítima, con objeto de captar su voluntad, así como la solicitud, exigencia o aceptación por el personal de estas entidades de dádivas, obsequios, regalos o dinero.
f) La obstrucción al ejercicio de las funciones de policía que correspondan a la Autoridad Portuaria o Marítima.
g) El falseamiento de la información suministrada a la Autoridad Portuaria por propia iniciativa o a requerimiento de ésta.
h) La omisión por el capitán de solicitar los servicios de practicaje o remolcadores que resulten obligatorios según las disposiciones vigentes.

2. Infracciones contra la seguridad y protección marítimas:

a) Las riñas y pendencias entre las personas embarcadas cuando afecten a la seguridad del buque o de la navegación.
b) Los actos contrarios a las normas reglamentarias u órdenes dictadas por el capitán u oficiales, susceptibles de perjudicar gravemente la seguridad del buque o de la navegación.
c) Portar armas, aparatos o sustancias peligrosas sin la previa autorización del capitán del buque.
d) Las acciones u omisiones de cualquier miembro de la tripulación del buque mientras se halle en estado de ebriedad o bajo la influencia de sustancias psicotrópicas, drogas tóxicas o estupefacientes a consecuencia de los cuales se pueda alterar su capacidad para desempeñar sus funciones.
e) La negativa del capitán a mantener a bordo un polizón hasta su entrega a las autoridades competentes o a las que éstas dispongan.

f) La omisión injustificada por el capitán, o por quien desempeñe el mando en sustitución de aquél, en caso de abordaje, de dar información referente al nombre y puerto de matrícula del buque que se halla bajo su mando, lugar de procedencia y de destino.

g) El embarque clandestino a bordo de un buque español.

h) Traspasar los capitanes, patrones u otro personal marítimo los límites de atribuciones que correspondan a la titulación profesional o de recreo que posean, o contratar o permitir ejercer las funciones de capitán, patrón u oficial encargado de la guardia durante la navegación, a quienes no se encuentren en posesión de titulación suficiente que legalmente les habilite para ello, así como ejercer sin la referida titulación tales funciones.

i) La falta de comunicación por los interesados a la Capitanía Marítima más próxima, salvo causa justificada, del cese de la situación de peligro de un buque o plataforma fija que hubiera ocasionado su petición de socorro.

j) La falta de conocimiento o cumplimiento por parte de los miembros de la dotación de todo buque civil español de sus obligaciones y funciones atribuidas en el correspondiente cuadro orgánico para situaciones de siniestro, aprobado por la Administración de acuerdo con los reglamentos aplicables.

k) El incumplimiento por los navieros, capitanes y patrones de las normas sobre reconocimientos y certificados del buque y de sus elementos, así como la negativa u obstrucción a ser inspeccionados y a colaborar con la inspección cuando sean requeridos.

l) La navegación, salvo causa de fuerza mayor, realizada por cualquier clase de buque, embarcación o artefacto destinado a usos de transporte, pesca o de recreo fuera de los canales balizados de acceso a la costa, en las zonas marcadas como reservadas al baño y debidamente balizadas, así como la navegación en la franja de mar contigua a la costa de una anchura de doscientos metros en las playas y cincuenta metros en el resto de la costa, excediendo el límite de velocidad que marquen las disposiciones vigentes.

m) El incumplimiento de las normas sobre protección marítima por los navieros, capitanes, oficiales o algún otro miembro de la dotación.

n) El incumplimiento del deber de comunicación de los accidentes e incidentes marítimos; la obstaculización de las investigaciones de la Comisión Permanente de Investigación de Accidentes e Incidentes Marítimos; la simulación, ocultación, alteración o destrucción de datos, registros, grabaciones, materiales, informaciones y documentos útiles para las investigaciones de la Comisión Permanente de Investigación de Accidentes e Incidentes Marítimos.

ñ) Las acciones u omisiones no comprendidas en los apartados anteriores que pongan en peligro la seguridad del buque o de la navegación.

3. Infracciones contra la ordenación del tráfico marítimo:

a) El incumplimiento de las normas vigentes sobre el uso en los buques del pabellón nacional o contraseñas.

b) Navegar los buques sin llevar el nombre, número OMI y folio de inscripción reglamentaria cuando proceda.

c) La carencia, deterioro o inexactitud grave de la documentación reglamentaria del buque.

d) La realización sin la debida autorización de actividades comerciales portuarias, de comercio exterior o interautonómico en puertos, lugares de la costa o situaciones de fondeo en aguas interiores o mar territorial.

e) Incumplir las instrucciones de las Capitanías Marítimas en el ámbito de sus competencias, sobre maniobras y navegación de los buques en los puertos, radas u otras aguas marítimas no portuarias.

f) Incumplir las normas reglamentarias o las instrucciones de las Capitanías Marítimas sobre régimen y tráfico de embarcaciones, incluso de recreo o dedicadas a cualquier uso, y sobre el empleo de todo artefacto cuya utilización pueda significar riesgo para la navegación o para las personas.

g) Incumplir las normas sobre despacho de buques y embarcaciones o sobre enrolamiento de tripulaciones y régimen del rol ante las Capitanías Marítimas y oficinas consulares.

h) El ejercicio de las industrias marítimas a flote incumpliendo las normas sobre inscripción marítima, así como la falta de libreta o de cualquier otro documento o requisito reglamentario exigido para el ejercicio de la profesión.

i) La infracción de las normas sobre inscripción de los buques, embarcaciones o plataformas fijas en las correspondientes listas del Registro de Buques y Empresas Navieras y la utilización de unos u otras en tráficos o actividades no permitidas por las inscripciones.

j) La infracción de las normas sobre utilización de estaciones y servicios radioeléctricos por los buques.

k) El incumplimiento de la obligación de inscripción de las empresas en el Registro de Buques y Empresas Navieras, o de dar cuenta al mismo de los actos, contratos o acuerdos que deban ser inscritos o anotados.

l) La construcción de un buque o la realización de obras de transformación o cambio de motor sin la autorización administrativa estatal que corresponda o con infracción de las normas que la regulan, así como la botadura sin el permiso correspondiente.

m) La infracción de las normas reglamentarias sobre desguace de los buques y sobre destrucción o abandono de las plataformas fijas en aguas situadas en zonas en las que España ejerce soberanía, derechos soberanos o jurisdicción.

n) El incumplimiento de las condiciones establecidas en las concesiones o autorizaciones de prestación de servicios marítimos.

ñ) El incumplimiento del deber de facilitar la información que reglamentariamente se deba suministrar a las autoridades marítimas o hacerlo de modo incorrecto.

o) Navegar sin sistemas de señalización reglamentariamente establecidos que permitan la localización y visualización permanente del buque o embarcación o artefacto destinado a usos de transporte, pesca o de recreo.

p) Navegar sin haber obtenido la patente de navegación, pasavante o documento acreditativo de la nacionalidad del buque o embarcación.

q) Navegar sin que el buque o embarcación o artefacto destinado a usos de transporte, pesca o de recreo se halle debidamente matriculado, o con los certificados reglamentarios caducados.

4. Infracciones relativas a la prevención de la contaminación del medio marino producida desde buques o plataformas fijas u otras instalaciones que se encuentren en zonas en las que España ejerce soberanía, derechos soberanos o jurisdicción:

a) La evacuación negligente en aguas situadas en zonas en las que España ejerce soberanía, derechos soberanos o jurisdicción, de desechos u otras sustancias desde buques, plataformas fijas u otras construcciones en la mar cuando se produzca en contravención de la legislación vigente sobre la materia.

b) El incumplimiento de las normas especiales sobre navegación, manipulación de la carga y seguro obligatorio de buques que transporten hidrocarburos u otras sustancias contaminantes.

c) El incumplimiento de las disposiciones vigentes sobre elementos, instalaciones y documentos a bordo para la prevención y el control de las operaciones de evacuación de desechos u otras sustancias.

d) La falta de comunicación inmediata a la Capitanía Marítima más próxima o a la Dirección General de la Marina Mercante, en los casos y en los términos previstos en la legislación aplicable, de los vertidos y evacuaciones contaminantes que se produzcan desde los buques o desde las plataformas fijas u otras instalaciones que se encuentren en aguas situadas en zonas en las que España ejerce soberanía, derechos soberanos o jurisdicción.

e) La introducción negligente, de modo directo o indirecto en el medio marino de sustancias, materiales o formas de energía que puedan constituir un peligro para la salud humana, perjudicar los recursos turísticos, paisajísticos o biológicos y la vida marina, reducir las posibilidades de esparcimiento u obstaculizar otros usos legales de los mares, en la medida que dicha introducción fuera contraria a la legislación vigente o no contase con la debida autorización.

f) Las acciones u omisiones no comprendidas en los apartados anteriores que constituyan un riesgo potencial de producir la contaminación del medio marino.

5. Infracciones en la prestación de servicios portuarios:

a) Incumplimiento de las obligaciones de mantener los niveles de rendimiento y de calidad para la prestación de los servicios portuarios.

b) Utilización de medios distintos de los consignados en la licencia sin autorización, cuando se causen daños a la prestación del servicio.

c) Negativa u obstrucción a ser inspeccionado y a colaborar con la inspección cuando sea requerida.

d) Incumplimiento de los requerimientos de información formulados por la Autoridad Portuaria.

e) Transmisión total o parcial de las licencias sin autorización.

Artículo 308. *Infracciones muy graves.*

Son infracciones muy graves las acciones u omisiones tipificadas en los dos artículos anteriores cuando ocasionen lesión a alguna persona que motive baja por incapacidad laboral superior a siete días, o daños o perjuicios superiores a 6.000 euros, las que pongan en grave peligro la seguridad del buque o de la navegación, la reincidencia en cualquiera de las infracciones tipificadas como graves antes del plazo establecido para su prescripción, y en todo caso las siguientes:

1. Infracciones relativas al uso del puerto y al ejercicio de actividades que se prestan en él:

a) Las que impliquen un riesgo muy grave para la salud o seguridad de vidas humanas.

b) El vertido no autorizado desde buques o artefactos flotantes de productos sólidos, líquidos o gaseosos en la Zona I, interior de las aguas portuarias.

c) La realización, sin el debido título administrativo conforme a esta ley, de cualquier tipo de obras o instalaciones en el ámbito portuario, así como el aumento de la superficie ocupada o del volumen o de la altura construidos sobre los autorizados, siempre que se hubiera desatendido el requerimiento expreso de la Autoridad Portuaria para la cesación de la conducta abusiva o que, habiéndose notificado la incoación de expediente sancionador, se hubiere persistido en tal conducta.

2. Infracciones contra la seguridad marítima:

a) Ordenar o emprender la navegación sin que el buque reúna las debidas condiciones de navegabilidad haciendo peligrar su seguridad.

b) Las alteraciones sustanciales realizadas en la construcción de los elementos de salvamento respecto de las características de los prototipos oficialmente homologados.

c) El incumplimiento de las normas o instrucciones de las Autoridades Marítimas sobre depósito, manipulación, carga, estiba, desestiba, transporte o mantenimiento de materias explosivas o peligrosas a bordo de los buques.

d) Emplear, sin necesidad, señales de socorro y utilizar arbitrariamente signos distintivos que confieran al buque el carácter de buque hospital o cualquier otro característico en contra de lo previsto en el Derecho Internacional.

e) La falta de conocimiento o cumplimiento por parte de los miembros de la dotación de los buques españoles de pasaje de sus obligaciones y funciones atribuidas en el correspondiente cuadro orgánico para situaciones de siniestro, aprobado por la Administración de acuerdo con las normas aplicables.

f) El incumplimiento de las normas o resoluciones de la Administración en materia de dotaciones mínimas de seguridad a las que se refiere el artículo 253 de la presente ley.

g) El incumplimiento de las disposiciones reglamentarias sobre la seguridad marítima que ocasione accidentes con daños para las personas.

h) El incumplimiento de las normas o resoluciones de las Autoridades Marítimas en relación con la instalación y el desarrollo de actividades desde plataformas fijas que se encuentren en aguas situadas en zonas en las que España ejerce soberanía, derechos soberanos o jurisdicción, cuando se ponga en peligro la seguridad marítima.

i) Las acciones u omisiones del capitán, patrón del buque o práctico de servicio mientras se hallen en estado de ebriedad o bajo la influencia de sustancias psicotrópicas, drogas tóxicas o estupefacientes a consecuencia de lo cual se pueda alterar su capacidad para desempeñar sus funciones.

j) Las acciones u omisiones del capitán o de los miembros de la dotación del buque que supongan la no prestación o denegación de auxilio a las personas o buques, cuando el mismo sea solicitado o se presuma su necesidad.

k) Las acciones u omisiones no comprendidas en los apartados anteriores que pongan en grave peligro la seguridad del buque o de la navegación.

3. Infracciones contra la ordenación del tráfico marítimo:

a) El incumplimiento de las normas que reservan para buques de bandera española determinados tráficos o actividades conforme a lo previsto en la presente ley.

b) El incumplimiento de las normas sobre Registro de Buques y Empresas Navieras, exportación, importación o abanderamiento provisional de buque español en favor de extranjeros o de buques extranjeros en España.

c) El incumplimiento de las órdenes, prohibiciones o condiciones a que se refieren los artículos 297, 298, 300 y 301 de la presente ley.

d) Prestar servicios de navegación marítima careciendo de la correspondiente concesión o autorización administrativa cuando sea exigible conforme a lo previsto en la presente ley.

e) El falseamiento de la información que reglamentariamente se deba suministrar a las Autoridades Marítimas.

f) El incumplimiento de las obligaciones de servicio público impuestas a las empresas navieras titulares de líneas regulares o servicios no regulares de navegación interior, de cabotaje, exterior o extranacional.

g) La falta de cumplimiento de las obligaciones derivadas de las disposiciones que se dicten en aplicación de lo previsto en la presente ley, sobre coordinación de los Puertos del Estado y de la Marina Mercante con las necesidades de la defensa nacional y la seguridad pública.

4. Infracciones relativas a la prevención de la contaminación del medio marino producida desde buques o plataformas fijas u otras instalaciones que se encuentren en zonas en las que España ejerce soberanía, derechos soberanos o jurisdicción:

a) La evacuación deliberada desde buques o plataformas fijas u otras construcciones que se encuentren en aguas situadas en zonas en las que España ejerce soberanía, derechos soberanos o jurisdicción, de residuos, desechos u otras materias cargadas a bordo o depositadas con tal propósito, salvo cuando se cuente con la debida autorización de vertido o ésta no sea exigible según lo previsto en la legislación específica vigente.

b) Llevar a cabo con deliberación la contaminación del medio marino por el hundimiento de buques o la destrucción de plataformas fijas u otras construcciones que se encuentren en aguas situadas en zonas en las que España ejerce soberanía, derechos soberanos o jurisdicción, con las mismas excepciones señaladas en el párrafo anterior.

c) La evacuación deliberada de desechos u otras materias resultante directa o indirectamente de las operaciones normales de los buques, plataformas fijas u otras construcciones que se encuentren en aguas situadas en zonas en las que España ejerce soberanía, derechos soberanos o jurisdicción, cuando tales evacuaciones se produzcan en contravención de la legislación vigente sobre la materia.

d) La introducción deliberada, de modo directo o indirecto en el medio marino de sustancias, materiales o formas de energía que puedan constituir un peligro para la salud humana, perjudicar los recursos turísticos, paisajísticos o biológicos y la vida marina, reducir las posibilidades de esparcimiento u obstaculizar otros usos legales de los mares, en la medida en que dicha introducción fuera contraria a la legislación vigente o no contase con la debida autorización.

5. Infracciones en la prestación de servicios portuarios:

a) Prestación de servicios portuarios sin el debido título habilitante.

b) Incumplimiento grave o reiterado de las obligaciones de servicio público.

c) Incumplimiento de las instrucciones dictadas por los organismos portuarios, en el ámbito de sus competencias, sobre salvaguarda de la libre competencia.

d) Incumplimiento grave o reiterado por los titulares de las licencias de las condiciones esenciales que se les imponga.

Artículo 309. *Prescripción.*

1. El plazo de prescripción de las infracciones será de cinco años para las muy graves, tres años para las graves y un año para las leves.

El plazo comenzará a contarse desde la total consumación de la conducta constitutiva de la infracción.

2. En el supuesto de infracciones continuadas, el plazo de prescripción comenzará a contar desde el momento de la finalización de la actividad o del último acto con el que la infracción se consuma.

En el caso de que los hechos o actividades constitutivos de infracción fueran desconocidos por carecer de signos externos, dicho plazo se computará desde que éstos se manifiesten.

3. No obstante, cualquiera que sea el tiempo transcurrido desde la comisión de la infracción, se exigirá la restitución de las cosas y su reposición a su estado anterior.

4. Se considerará que una construcción o instalación está totalmente terminada cuando esté dispuesta para servir al fin previsto sin necesidad de ninguna actuación posterior. A tal efecto, la fecha de terminación será constatada por la Autoridad Portuaria y, subsidiariamente por este orden, la de licencia, permiso o autorizaciones de funcionamiento o servicio, o el certificado final de obra suscrito por técnico competente.

Artículo 310. *Responsables.*

Serán responsables de la infracción las personas físicas o jurídicas siguientes:

1. Supuestos de infracciones en materia de usos y actividades portuarias:

a) En el caso de incumplimiento de las condiciones de una licencia o título administrativo, su titular.

b) En otros casos de infracciones relacionadas con el buque, el naviero o, en su defecto, el capitán del buque, sin perjuicio de las responsabilidades que le puedan corresponder al titular de la licencia de prestación del servicio de practicaje y al práctico en el ejercicio de su función, de acuerdo con su regulación específica.

Cuando las infracciones estén relacionadas con la estancia del buque en puerto, el consignatario será responsable solidario con el naviero.

c) En el caso de infracciones atribuidas a la manipulación de mercancías, con carácter solidario el personal que manipule las mismas y la empresa estibadora responsable de la ejecución de dichas operaciones, y subsidiariamente el consignatario de las mercancías.

d) En el caso previsto en el artículo 306.1.g), las entidades obligadas a facilitar dicha información.

e) En el caso de las acciones u omisiones a que se refiere el artículo 306.1.h) y j), el autor o responsable de la acción u omisión y solidariamente, en su caso, la Empresa responsable de la prestación del servicio con la que el autor tenga relación laboral en el momento de producir dichos daños o perjuicios.

f) En el caso previsto en el artículo 307.1.d), las entidades responsables del transporte de las mercancías peligrosas, y subsidiariamente las obligadas a facilitar la información de acuerdo con las reglamentaciones sobre la materia.

g) En el caso previsto en el artículo 307.1.e), las personas que ofrezcan o entreguen el dinero o los regalos y los trabajadores que los soliciten o reciban.

h) En el caso de la realización de obras sin título administrativo suficiente, el promotor de la actividad, el empresario que la ejecuta y el técnico director de la misma.

i) En el caso de infracciones en la prestación de servicios portuarios, el titular de la licencia de prestación del servicio portuario o quien preste el servicio sin título habilitante.

2. Supuestos de infracciones en materia de Marina Civil:

a) En las infracciones cometidas con ocasión de la navegación marítima de buques civiles no mercantes, o con motivo de la instalación de plataformas fijas u otras construcciones situadas fuera de la zona de servicio de los puertos, la persona física o jurídica titular de la actividad empresarial que realice el buque, la plataforma o construcción o, en el caso de buques utilizados exclusivamente en la navegación de recreo, la persona física o jurídica propietaria de la embarcación, o la que sea directamente responsable de la

infracción. En estos supuestos serán responsables subsidiarios los capitanes o patrones de los buques.

b) En las infracciones cometidas con ocasión de la navegación marítima de buques mercantes, la empresa naviera titular de la actividad o, en su defecto, el capitán del buque.

c) En las infracciones cometidas por usuarios y, en general, por terceros que, sin estar comprendidos en los anteriores apartados, realicen actividades que se vean afectadas por la legislación reguladora de la Marina Mercante, la persona física o jurídica a la que vaya dirigido el precepto infringido o a la que las normas correspondientes atribuyan específicamente la responsabilidad.

d) De las infracciones por contaminación del medio marino producidas desde buques, serán solidariamente responsables el naviero, el propietario, el asegurador de la responsabilidad civil y el capitán del buque. Si la infracción se cometiera desde plataformas fijas u otras instalaciones que se encuentren en aguas situadas en zonas en las que España ejerce soberanía, derechos soberanos o jurisdicción, serán solidariamente responsables el propietario de las mismas, el titular de la actividad empresarial, en su caso, y el asegurador de la actividad.

Asimismo, los sujetos responsables citados quedarán solidariamente obligados a reparar el daño causado, pudiendo la Administración competente ejecutar o encomendar a su costa las operaciones que, con carácter de urgencia, pudieran resultar necesarias para la preservación del medio ambiente.

3. Las disposiciones sobre infracciones y sanciones en materia de Marina Civil no resultarán de aplicación a las personas no nacionales, embarcadas a bordo de buques extranjeros, aunque se hallen en zonas sometidas a la jurisdicción española, siempre que el hecho afecte exclusivamente al orden interior del buque y hubieren participado en él únicamente súbditos extranjeros.

En estos casos, las autoridades españolas se limitarán a prestar a los capitanes y cónsules del país de la bandera los auxilios que soliciten y fueren procedentes de acuerdo con el Derecho Internacional.

4. Las sanciones que se impongan a los distintos sujetos como consecuencia de una misma infracción tendrán entre sí carácter independiente, salvo que se establezca un régimen diferente en esta ley.

CAPÍTULO II

Sanciones y otras medidas

Sección 1.ª Disposiciones generales

Artículo 311. *Principios generales.*

1. Las acciones u omisiones que sean constitutivas de infracción serán sancionadas según las disposiciones contenidas en esta ley.

2. Si un mismo hecho u omisión fuera constitutivo de dos o más infracciones, se tomará en consideración únicamente aquélla que comporte la mayor sanción. No obstante, los titulares de concesiones otorgadas con arreglo a la presente ley podrán ser siempre sancionados por las infracciones que en ella se establecen, con independencia de otras responsabilidades que, en su caso, sean exigibles.

3. Cuando la infracción pudiera ser constitutiva de delito o falta, se dará traslado al Ministerio Fiscal, suspendiéndose el procedimiento sancionador mientras la Autoridad judicial no hubiera dictado sentencia firme o resolución que ponga fin al proceso.

La sanción penal excluirá la imposición de sanción administrativa.

De no haberse estimado la existencia de delito o falta, la Administración continuará el expediente sancionador, teniendo en cuenta, en su caso, los hechos declarados probados en la resolución del órgano judicial competente.

En todo caso, deberán cumplirse de modo inmediato las medidas administrativas adoptadas para salvaguardar la actividad portuaria, la seguridad marítima y la ordenación del tráfico marítimo, y para la prevención de la contaminación del medio marino, sin que la

suspensión del procedimiento sancionador pueda extenderse a la ejecutividad de las medidas para establecer el orden jurídico vulnerado.

4. Asimismo, se iniciarán los procedimientos de suspensión de los efectos y anulación o resolución de los actos administrativos o contratos en los que presuntamente pudiera ampararse la actuación ilegal.

5. En los casos en que esta ley hubiese previsto responsabilidad administrativa solidaria de empresa y trabajadores, no procederá la imposición de sanción administrativa al trabajador cuando éste hubiese sido ya sancionado por el empresario como consecuencia de los mismos hechos.

Sección 2.ª Sanciones aplicables

Artículo 312. *Multas y sanciones accesorias.*

1. Las infracciones leves serán sancionadas con multas de hasta 60.000 euros.

2. En el caso de infracción grave, la sanción será:

a) Para las infracciones relativas al uso del puerto y al ejercicio de las actividades que se prestan en él:

1.º En los supuestos del artículo 307.1.b), c), e), f), g) y h), multa de hasta 120.000 euros.

2.º En los supuestos del artículo 307.1.a) y d), multa de hasta 300.000 euros.

b) En las infracciones contra la seguridad marítima, multa de hasta 180.000 euros.

c) En las infracciones contra la ordenación del tráfico marítimo, multa de hasta 120.000 euros.

d) En las infracciones por contaminación del medio marino, multa de hasta 601.000 euros.

e) En las infracciones en la prestación de servicios portuarios, multa de hasta 602.000 euros.

3. En caso de infracción muy grave, la sanción será:

a) Para las infracciones relativas al uso del puerto y al ejercicio de las actividades que se prestan en él:

1.º En los supuestos del artículo 308.1.c), multa del 50 por 100 del valor de las obras e instalaciones.

2.º En el resto de los supuestos, multa de hasta 601.000 euros.

b) En las infracciones contra la seguridad marítima, multa de hasta 901.000 euros.

c) En las infracciones contra la ordenación del tráfico marítimo, multa de hasta 300.000 euros.

d) En las infracciones por contaminación del medio marino, multa de hasta 3.005.000 euros.

e) En las infracciones en la prestación de servicios portuarios, multa de hasta 3.005.000 euros.

4. En el supuesto de infracción grave o muy grave por reincidencia en faltas leves o graves, respectivamente, antes del plazo previsto para su prescripción, la multa se obtendrá por la suma de las establecidas para cada una de éstas.

5. La cuantía de la multa fijada de conformidad con las reglas establecidas en los números anteriores podrá condonarse parcialmente mediante acuerdo del órgano competente para su imposición, y siempre que el infractor hubiera procedido a corregir la situación creada por la comisión de la infracción, previo requerimiento y en el plazo que reglamentariamente se determine.

6. Para los supuestos de infracciones muy graves se podrá acordar la retención del buque o impedir su entrada o las operaciones de carga y descarga del mismo como sanción complementaria a la que en cada caso procediera.

7. En el supuesto del artículo 308.2.b), la multa llevará consigo la anulación de la homologación oficial del prototipo.

8. En el caso de infracciones muy graves, en lo que se refiere al uso del puerto y sus instalaciones, realizadas en el ejercicio de las actividades de utilización del dominio público portuario a que se refiere los artículos 72 y 73 de esta ley, se podrá declarar por el Ministerio de Fomento, a propuesta de Puertos del Estado, la inhabilitación temporal de los infractores por un plazo máximo de tres a cinco años para ser titulares de autorizaciones y concesiones, respectivamente, en el ámbito del puerto correspondiente o para el desempeño de actividades portuarias.

9. En el caso de las autorizaciones de prestación de servicios o de actividad y de las licencias de prestación de servicios portuarios, las infracciones relativas a su uso o a las actividades que en él se prestan podrán llevar aparejadas además la suspensión temporal de la actividad o del servicio, de acuerdo con los siguientes criterios:

a) Infracciones leves: suspensión por un período no superior a un mes.

b) Infracciones graves: suspensión por un período no superior a seis meses.

c) Infracciones muy graves: suspensión e inhabilitación temporal por un período no superior a cinco años para desempeñar cualquier actividad o prestar cualquier servicio en el supuesto de que se trate.

10. En los supuestos de infracciones graves o muy graves contra la seguridad marítima, cometidas por el capitán o el patrón del buque, el práctico de servicio o demás miembros de la dotación, se podrá declarar por el Director general de la Marina Mercante, para las graves, y por el Ministro de Fomento, a propuesta de la Dirección General de la Marina Mercante, para las muy graves, la suspensión del título profesional de acuerdo con los siguientes criterios:

a) Infracciones graves: Suspensión por un período no superior a un año.

b) Infracciones muy graves: Suspensión por un período entre uno y cinco años.

11. Las sanciones impuestas por infracciones graves o muy graves, una vez firmes, se harán públicas en la forma que reglamentariamente se establezca.

12. El plazo de prescripción de las sanciones será de cinco años para las correspondientes a infracciones muy graves, de tres años para las graves y de un año para las leves.

13. En el caso de que los reconocimientos efectuados a buques mercantes españoles y extranjeros confirmen o revelen deficiencias que tengan como consecuencia la medida de policía administrativa de prohibir la navegación del buque, se impondrá como sanción accesoria a la multa el pago de todos los costes de inspección.

El coste de la hora de inspección se determinará por el Ministro de Fomento.

Artículo 313. *Medidas no sancionadoras.*

1. Las acciones u omisiones que sean constitutivas de infracción darán lugar, además de la imposición de la sanción que proceda, a la adopción, en su caso, de las siguientes medidas:

a) La restitución de las cosas o su reposición a su estado anterior.

b) La indemnización de los daños irreparables por cuantía igual al valor de los bienes destruidos o del deterioro causado, así como de los perjuicios ocasionados, en el plazo que se fije.

Cuando el beneficio que se deduzca para el infractor de las acciones u omisiones constitutivas de infracción sea superior a la indemnización, se tomará para la fijación de ésta, como mínimo, la cuantía de aquél.

c) La caducidad del título administrativo, cuando sea procedente, por incumplimiento de sus condiciones.

d) La denegación de escala, salida, carga o descarga del buque en los casos en que legal o reglamentariamente se establezca.

e) La revocación de la licencia, cuando sea procedente.

2. Con independencia de la sanción que proceda, en su caso, imponer, las Autoridades Portuarias podrán acordar la aplicación de multas coercitivas, que no tendrán carácter tributario, en los casos siguientes:

En los casos de incumplimiento de la obligación de presentar en plazo la declaración o manifiesto de carga. Su cuantía será de un 5, 10, 15 ó 25 por ciento de la cuota íntegra de la tasa de la mercancía (T-3), según que la declaración se presente respectivamente dentro de los tres, seis, doce o más de doce días siguientes al término del plazo voluntario de presentación.

Artículo 314. *Criterios de graduación.*

1. La cuantía de las multas y la aplicación de las sanciones accesorias se determinará en función del beneficio obtenido por la comisión de la infracción, la relevancia externa de la conducta infractora, la negligencia o intencionalidad del sujeto infractor, el daño causado, el número de infracciones cometidas, así como por cualquier otra circunstancia que pueda incidir en el grado de reprochabilidad de la infracción, en un sentido atenuante o agravante.

2. Se aplicarán analógicamente, en la medida de lo posible y con las matizaciones y adaptaciones que exija la peculiaridad del sector administrativo de que se trata, las reglas penales sobre exclusión de la antijuridicidad y de la culpabilidad, sin perjuicio de atender, a idénticos efectos, a otras circunstancias relevantes en dicho sector.

Artículo 315. *Competencia.*

1. La competencia para la imposición de las sanciones previstas en esta ley corresponderá:

a) Al Consejo de Administración de la Autoridad Portuaria, para los supuestos de infracciones leves relativas al uso del puerto y al ejercicio de las actividades que se prestan en él.

b) A los Capitanes Marítimos en los supuestos de infracciones leves contra la seguridad marítima y ordenación del tráfico marítimo o las relativas a la contaminación del medio marino producida desde buques o plataformas fijas u otras instalaciones que se encuentren en aguas situadas en zonas en las que España ejerce soberanía, derechos soberanos o jurisdicción.

c) Al Consejo de Administración de la Autoridad Portuaria en los supuestos de infracciones graves:

1.° Relativas al uso del puerto y al ejercicio de actividades que se prestan en él, en el ámbito de sus competencias.

2.° Relativas a la prevención de la contaminación de la zona de servicio del puerto incluyendo el medio marino producida desde tierra.

3.° En la prestación de servicios portuarios.

d) Al Director General de la Marina Mercante en los supuestos de infracciones graves:

1.° Relativas al uso del puerto y al ejercicio de actividades que se prestan en él, en el ámbito de sus competencias.

2.° Contra la seguridad y protección marítimas.

3.° Contra la ordenación del tráfico marítimo.

4.º Relativas a la prevención de la contaminación del medio marino producida desde buques o plataformas fijas u otras instalaciones que se encuentren en espacios marítimos españoles.

e) Al Secretario de Estado de Transportes, Movilidad y Agenda Urbana, a propuesta de Puertos del Estado, o del Director General de la Marina Mercante, en el ámbito de sus competencias, en los casos de infracciones muy graves, en cuantía interior a 1.202.000 euros.

f) Al Ministro de Transportes, Movilidad y Agenda Urbana, a propuesta del Secretario de Transportes, Movilidad y Agenda Urbana, en los casos de infracciones muy graves, en cuantía superior a 1.202.000 euros.

2. Estos límites, así como la cuantía de las multas, podrán ser actualizados o modificados por el Gobierno, de acuerdo con las variaciones que experimente el índice de precios de consumo general nacional.

3. El importe de las multas e indemnizaciones por infracciones relativas al uso del puerto y al ejercicio de las actividades que se prestan en él, se considerará ingreso propio de la Autoridad Portuaria en cuyo ámbito se hubiera cometido la infracción.

Sección 3.ª Indemnización por daños y perjuicios

Artículo 316. *Indemnización por daños y perjuicios.*

1. Cuando la restitución y reposición al estado anterior no fuera posible, y en todo caso, cuando se hayan producido daños y perjuicios, los responsables de la infracción deberán abonar las indemnizaciones que procedan.

2. Cuando el beneficio sea superior a la indemnización, se tomará para la fijación de ésta, como mínimo, la cuantía de aquél.

3. Cuando los daños fueran de difícil evaluación, la Autoridad Portuaria o Marítima tendrá en cuenta para fijar la indemnización los siguientes criterios, debiendo aplicar el que proporcione el mayor valor:

a) Coste teórico de la restitución y reposición.
b) Valor de los bienes dañados.
c) Beneficio obtenido por el infractor con la actividad ilegal.

Sección 4.ª Procedimiento, medios de ejecución y medidas cautelares

Artículo 317. *Procedimiento.*

1. El personal y los responsables de la Autoridad Portuaria o Marítima estarán obligados a formular las denuncias, tramitar las que se presenten, y resolver las de su competencia imponiendo las sanciones procedentes.

2. A los efectos indicados, el personal con funciones de inspección o control estará facultado para acceder a las superficies e instalaciones objeto de concesión o autorización situadas en la zona de servicio de los puertos o a los buques y plataformas de pabellón español o, con las limitaciones, en su caso, establecidas en los Convenios Internacionales suscritos por España, a los de pabellón extranjero que se encuentren en aguas situadas en zonas en las que España ejerce soberanía, derechos soberanos o jurisdicción en que hubieran de realizarse las comprobaciones y actuaciones correspondientes, salvo que tuvieran la consideración legal de domicilio, en cuyo caso la labor inspectora deberá ajustarse a las reglas que garantizan su inviolabilidad.

3. No obstante lo anterior, para las infracciones relativas al uso del puerto y al ejercicio de las actividades que se prestan en él, la incoación del procedimiento sancionador y la adopción de medidas de restauración del orden jurídico vulnerado se adecuarán a lo establecido en la legislación de costas, sin otra peculiaridad que el órgano competente para acordarlas será la Autoridad Portuaria. En todo caso, corresponde a ésta la adopción de las medidas de restauración.

Las infracciones previstas en la presente ley serán sancionadas previa instrucción del oportuno expediente administrativo en la forma establecida en la Ley 30/1992, de 26 de noviembre, de Régimen Jurídico de las Administraciones Públicas y del Procedimiento Administrativo Común.

Artículo 318. *Medidas para garantizar el cobro.*

1. Tanto el importe de las multas como el de las indemnizaciones por daños o perjuicios causados podrá ser exigido por la vía administrativa de apremio.

2. Asimismo, las Autoridades Portuarias y Marítimas gozarán, para garantizar el cobro de las multas e indemnizaciones y el restablecimiento del orden jurídico vulnerado, de los medios de ejecución forzosa recogidos en la Ley 30/1992, de 26 de noviembre, de Régimen Jurídico de las Administraciones Públicas y del Procedimiento Administrativo Común y en la legislación de costas.

Artículo 319. *Obligaciones de consignación de los hechos producidos.*

Los capitanes de los buques vendrán obligados a consignar en el diario de navegación o en el rol de despacho y dotación, los hechos cometidos por personas que se encuentren a bordo durante la navegación y que, a su juicio, pudieran constituir infracción de las contempladas en esta ley. El asiento será suscrito por el capitán y por el interesado o, caso de negarse éste, por dos testigos.

Artículo 320. *Retención de buques.*

El Capitán Marítimo podrá ordenar la inmediata retención del buque, como medida cautelar, a fin de asegurar las obligaciones a que se refiere el artículo 310.2.d) de la presente ley.

Dicha retención podrá ser sustituida por aval o garantía suficiente a juicio de la Dirección General de la Marina Mercante.

El órgano competente para el ejercicio de la potestad sancionadora podrá en cualquier momento del procedimiento sancionador y mediante acuerdo motivado, ordenar la inmediata retención del buque como medida cautelar para asegurar la eficacia de la resolución que pudiera recaer, el buen fin del procedimiento, evitar el mantenimiento de los efectos de la infracción y las exigencias de los intereses generales, siempre que se trate de infracciones graves o muy graves a que se refiere esta ley. Para ello podrá solicitar de la autoridad gubernativa correspondiente la colaboración de las Fuerzas y Cuerpos de Seguridad, cuando fuera necesario.

Dicha retención podrá ser sustituida por aval o garantía suficiente.

Excepcionalmente, cuando se requiera la asunción inmediata de la retención del buque como medida cautelar, ésta podrá ser impuesta por el Director de la Autoridad Portuaria.

[. . .]

§ 3

Ley 14/2014, de 24 de julio, de Navegación Marítima. [Inclusión parcial]

Jefatura del Estado
«BOE» núm. 180, de 25 de julio de 2014
Última modificación: 8 de julio de 2020
Referencia: BOE-A-2014-7877

TÍTULO PRELIMINAR

Disposiciones generales

Artículo 1. *Objeto y ámbito de aplicación.*

1. El objeto de esta ley es la regulación de las situaciones y relaciones jurídicas nacidas con ocasión de la navegación marítima.

2. Además de la que se realiza por las aguas del mar, también se considera navegación marítima la que se lleva a cabo por las aguas de los ríos, canales, lagos, o embalses naturales o artificiales, cuando sean accesibles para los buques desde el mar, pero sólo hasta donde se haga sensible el efecto de las mareas, así como en los tramos navegables de los ríos hasta donde existan puertos de interés general.

3. Fuera de los casos contemplados en el apartado anterior, la navegación por las aguas interiores se regirá por la legislación reguladora del dominio público hidráulico y por las demás disposiciones que le sean de aplicación.

Artículo 2. *Fuentes e interpretación.*

1. La presente ley se aplicará en tanto no se oponga a lo dispuesto en los tratados internacionales vigentes en España y en las normas de la Unión Europea que regulen la misma materia.

De forma supletoria se estará a las leyes y reglamentos complementarios y a los usos y costumbres relativos a la navegación marítima. A falta de todo ello y en cuanto no se pudiere recurrir a la analogía se aplicará el Derecho común.

2. En todo caso, para la interpretación de las normas de esta ley se atenderá a la regulación contenida en los tratados internacionales vigentes en España y la conveniencia de promover la uniformidad en la regulación de las materias objeto de la misma.

Artículo 3. *Navegación de buques de Estado y de guerra.*

1. Las disposiciones de esta ley no se aplicarán a los buques y embarcaciones de Estado, incluidos los de guerra, salvo que en ella se establezca otra cosa.

2. Son buques y embarcaciones de Estado los afectos a la Defensa Nacional u otros de titularidad o uso público, siempre que presten con carácter exclusivo servicios públicos de carácter no comercial.

3. Son buques de guerra los buques de Estado adscritos a las Fuerzas Armadas, que lleven los signos exteriores distintivos de los buques de guerra de su nacionalidad y que se encuentren bajo el mando de un oficial debidamente designado por el Gobierno de su Estado, cuyo nombre esté inscrito en el escalafón de oficiales o en un documento equivalente y cuya dotación esté sometida a la disciplina de las Fuerzas Armadas regulares.

TÍTULO I

De la ordenación administrativa de la navegación

CAPÍTULO I

Del ámbito de aplicación de las normas de policía

Artículo 4. *Ámbito espacial de aplicación.*

1. Las normas de policía de la navegación contenidas en el presente título serán de aplicación a todos los buques que se encuentren en espacios marítimos en los que España ejerce soberanía, derechos soberanos o jurisdicción.

2. Lo previsto en el apartado anterior se entiende sin perjuicio de las competencias que puedan corresponder a otros Estados con arreglo a los tratados aplicables, así como de lo establecido en esta ley para los buques de guerra y otros de Estado.

Artículo 5. *Aplicación a buques nacionales.*

1. Los buques nacionales quedarán sujetos a las disposiciones de este título con independencia del lugar en que se encuentren y sin perjuicio de las competencias que, con arreglo a los tratados aplicables, correspondan a otros Estados ribereños o del puerto.

2. Con la excepción de los buques de guerra, el presente título será de aplicación a los buques de Estado nacionales, sin perjuicio de las salvedades y especialidades existentes o que puedan establecerse reglamentariamente, en particular en relación con lo dispuesto en los artículos 7, 8, 10, 16 y 17, u otras que puedan derivarse del correcto desempeño de las competencias afectas a la seguridad pública o de la vigilancia y represión de actividades ilícitas.

Artículo 6. *Aplicación a embarcaciones y artefactos navales.*

1. Las normas de este título referidas a buques se entenderán también aplicables a los artefactos navales en la medida en que sean conformes con su naturaleza y actividad.

2. Salvo previsión expresa en contrario, se entenderá que dichas normas se aplican también a las embarcaciones.

3. Reglamentariamente se regularán las especialidades en esta materia aplicables a los buques y embarcaciones deportivos o de recreo, así como aquellas otras que por sus específicas funciones así lo requieran.

CAPÍTULO II

Del régimen de estancia en aguas interiores marítimas y en puerto

Artículo 7. *Entrada en puerto.*

1. Todos los buques podrán entrar en los puertos españoles abiertos a la navegación marítima nacional e internacional, con sujeción en todo caso a las prescripciones contenidas en esta ley y a las demás de la legislación portuaria, de seguridad, de aduanas, de extranjería e inmigración, de policía, de sanidad, medioambiental y pesquera, así como a las condiciones operativas establecidas.

2. La entrada de buques en los puertos españoles se podrá prohibir o condicionar por razones de emergencia o riesgos específicos para la salud pública, la seguridad de la navegación, la protección de los tráficos y las instalaciones portuarias, la represión de la

pesca ilegal o la sostenibilidad ambiental, de acuerdo con lo previsto en la normativa aplicable.

3. La autorización para entrar en puerto se concederá por la Administración portuaria, a solicitud de los armadores, navieros, capitanes o consignatarios, y quedará siempre supeditada al cumplimiento de la legislación y demás normativa a que se refieren los apartados anteriores.

Artículo 8. *Cierre de puertos.*

1. Corresponde a la Autoridad Portuaria correspondiente, de acuerdo con la normativa vigente, ordenar el cierre temporal de puertos y terminales a la navegación de buques, previo informe de la Capitanía Marítima, así como adoptar las medidas precisas para dar a dichas decisiones la debida publicidad internacional.

2. La Administración Marítima podrá proponer provisionalmente la prohibición de la navegación en los puertos y en sus canales de acceso, así como también la entrada y salida de buques, cuando lo aconsejen las condiciones meteorológicas o hidrográficas, existan obstáculos para la navegación o medien razones de protección, emergencia, seguridad pública o medioambiental o de orden público.

3. Dicha propuesta de prohibición podrá asimismo formularse o condicionarse respecto a los buques que, por presentar graves deficiencias de navegabilidad, pudieran constituir un peligro para la seguridad de las personas o de los bienes o del medioambiente.

Artículo 9. *Arribada forzosa.*

1. Con independencia de lo dispuesto en los artículos 186 y 187, en caso de arribada forzosa, el armador, capitán o consignatario deberá comunicar sus causas a la Administración Marítima, la cual verificará los motivos que la justifiquen y señalará las formalidades y requisitos especiales que, en su caso, deban cumplirse para tales supuestos.

2. La Administración Marítima podrá imponer requisitos y condiciones para la entrada en los puertos o lugares de refugio a los buques potencialmente contaminantes a fin de garantizar la seguridad de las personas, del tráfico marítimo, del medio ambiente y de los bienes.

3. Reglamentariamente se regularán los criterios, casos, procedimientos y demás extremos necesarios para desarrollar lo previsto en este artículo.

Artículo 10. *Régimen general de visita y de estadía.*

1. El régimen de visita y de estadía de los buques en los puertos y terminales de carga y descarga de mercancías y equipajes, y de embarque y desembarque de pasajeros y vehículos se regirá por lo previsto en la legislación portuaria y en lo no previsto en la misma por lo regulado en esta ley y en las demás leyes y reglamentos aplicables.

2. Todo buque extranjero deberá tener un consignatario en los puertos nacionales, con la excepción de las embarcaciones de recreo, que podrán ser directamente representadas por su propietario o capitán. La misma obligación de consignación podrá ser reglamentariamente establecida para los buques nacionales.

Artículo 11. *Polizones.*

1. El capitán de cualquier buque que se dirija a puerto español deberá informar a la Administración Marítima con la antelación suficiente de la presencia de polizones a bordo. Igualmente deberá adoptar las medidas oportunas para mantenerlos a bordo en condiciones dignas hasta su llegada a puerto y, en el caso de que ello proceda conforme a la normativa en materia de extranjería e inmigración, entrega a las autoridades competentes.

2. En caso, bien de desembarco de los polizones por ser su situación en el buque inhumana o degradante, o por precisar asistencia médica o humanitaria, bien de repatriación de los mismos por parte de las autoridades competentes, el armador y el consignatario del buque que los hubiera transportado vendrán solidariamente obligados a satisfacer el coste de su manutención, alojamiento, asistencia jurídica y de intérprete, y repatriación por parte de las autoridades competentes. Para garantizar el cumplimiento de esta obligación, la

Administración Marítima podrá ordenar la prestación de garantía suficiente so pena de retención del buque en puerto.

3. Lo dispuesto en este artículo se entiende sin perjuicio de las responsabilidades penales o administrativas en que pudieran incurrir los capitanes u otros miembros de la dotación cuando existiera connivencia en el embarque de polizones o cuando no se hubieran adoptado las medidas referidas en el apartado 1.

Artículo 12. *Jurisdicción sobre buques extranjeros.*

1. Salvo lo previsto para los buques de Estado, la jurisdicción civil y penal de los tribunales españoles se extenderá a todos los buques extranjeros mientras permanezcan en los puertos nacionales o demás aguas interiores marítimas.

2. A tal efecto, la autoridad judicial podrá ordenar la práctica a bordo de las diligencias que sean procedentes así como la entrada y registro en el buque, incluidos sus camarotes, sin más requisito que la comunicación al cónsul del Estado del pabellón a la mayor brevedad posible.

3. La jurisdicción de los tribunales españoles existirá incluso después de que los buques extranjeros hayan abandonado las aguas interiores marítimas y se encuentren navegando por el mar territorial, así como cuando sean detenidos fuera de éste en el ejercicio del derecho de persecución.

Artículo 13. *Buques de propulsión nuclear.*

Sin perjuicio de las inmunidades aplicables a los buques de Estado, el régimen de navegación y de entrada y estancia en puerto de los buques de propulsión nuclear se regirá por lo dispuesto en la Ley 25/1964, de 29 de abril, sobre energía nuclear, y por los tratados internacionales que resulten aplicables.

Artículo 14. *Buques que transporten sustancias radioactivas.*

1. Los buques que transporten sustancias que comporten riesgos radioactivos o nucleares podrán entrar en las aguas interiores marítimas y visitar los puertos abiertos de acuerdo con las prescripciones técnicas y operativas que se establezcan por el Gobierno.

2. En particular, antes de la entrada del buque en la zona de servicio portuaria, los órganos competentes de la Administración llevarán a cabo el control de los documentos de seguridad del buque, el control dosimétrico y los demás que procedan para la protección del medio ambiente, pudiendo efectuar controles complementarios durante la estancia del buque en puerto.

3. Si, como consecuencia del control o por cualquier otra causa, se determina que la estancia del buque puede tener efectos peligrosos, los servicios de la Administración Marítima ordenarán al buque que abandone las aguas interiores marítimas en un plazo determinado.

Artículo 15. *Buques que transporten mercancías peligrosas.*

1. La manipulación y transporte de mercancías peligrosas se ajustará a las prescripciones contenidas en los instrumentos internacionales aplicables sobre esta materia, incluidos los códigos de la Organización Marítima Internacional de carácter obligatorio.

2. Reglamentariamente se determinarán las condiciones especiales para la entrada y estancia en puerto de los buques que transporten esas mercancías, así como para su admisión, manipulación y almacenamiento tanto a bordo como en tierra.

Artículo 16. *Atraque, amarre y fondeo de buques inactivos.*

1. La Autoridad Portuaria autorizará, en las condiciones de seguridad que determine la Administración Marítima, el atraque, amarre o fondeo temporal de buques inactivos designando el lugar, período y demás condiciones de permanencia, siempre que no perjudique la seguridad de la navegación y de las operaciones portuarias o constituya un peligro para las personas, los bienes o el medio ambiente.

2. En todo caso, la Administración Marítima fijará la dotación de seguridad y podrá exigir garantía suficiente para cubrir los daños o perjuicios que pudieren ocasionarse durante el tiempo del atraque, amarre o fondeo y, en su caso, los gastos necesarios para la subsistencia de las personas a bordo.

Asimismo, la Administración Marítima ejercerá las funciones que corresponden a la Autoridad Portuaria, fuera de las aguas portuarias.

3. Si el buque llegara a constituir en cualquier momento un peligro se aplicará la normativa de puertos del Estado y marina mercante sobre remoción de buques naufragados o hundidos.

Artículo 17. *Empleo de medios radioelectrónicos a bordo.*

La utilización por los buques de medios de radionavegación o de radiocomunicación durante su estancia en las aguas interiores y los puertos estará sujeta al cumplimiento de las normas que se establezcan reglamentariamente.

Artículo 18. *Despacho de buques.*

1. Para hacerse a la mar o, en general, para emprender la navegación, todo buque requiere la previa autorización de salida, que otorgará la Administración Marítima y se denominará «despacho», sin perjuicio de las preceptivas autorizaciones previas que corresponda conceder a otras autoridades y de los supuestos de autodespacho por el capitán y otras modalidades que se prevean reglamentariamente.

2. El despacho se concederá, a petición del armador, capitán o consignatario, siempre que se presente la Declaración General y el buque tenga en regla el resto de la documentación y certificados exigibles. El despacho sólo podrá negarse en virtud de causa legal o reglamentaria, por orden judicial o a solicitud de autoridad competente.

3. Reglamentariamente se regulará el régimen de despacho de buques.

4. El reglamento establecerá un régimen simplificado para los buques y embarcaciones de recreo, para los buques dedicados exclusivamente a la navegación por aguas interiores marítimas y para todos los que realicen trayectos cortos y de elevada rotación.

CAPÍTULO III

Del régimen general de navegación marítima

Artículo 19. *Régimen general de la navegación en los espacios marítimos españoles.*

La navegación por los espacios marítimos españoles bien sea para atravesarlos en paso lateral o bien para entrar o salir de los puertos o terminales del litoral nacional se ajustará a las previsiones de la Convención de las Naciones Unidas sobre el Derecho del Mar, firmada en Montego Bay el 10 de diciembre de 1982, respetando en todo caso las restricciones y requisitos establecidos en la presente ley y lo que proceda conforme a la legislación sobre seguridad, defensa, aduanas, sanidad, extranjería e inmigración.

Artículo 20. *Excepciones al régimen general de la navegación en los espacios marítimos españoles.*

1. La Administración Marítima podrá condicionar, restringir o prohibir, por razones de seguridad y protección marítima, la navegación en ciertos lugares de los espacios marítimos españoles, en particular en los casos de ejercicios y operaciones navales de las Fuerzas Armadas o siempre que el paso de los buques extranjeros por el mar territorial no sea inocente.

Las medidas previstas en el párrafo anterior se podrán adoptar también por razones de conservación de la biodiversidad marina o del patrimonio cultural subacuático, cuando las autoridades competentes así lo hayan requerido en aplicación de la legislación vigente, con sujeción a los procedimientos contenidos en los convenios internacionales.

2. Dichas medidas podrán ser asimismo adoptadas por los Ministerios competentes, sin discriminación de pabellón y respecto a determinadas categorías de buques, cuando ello sea

necesario para prevenir la realización de actividades ilícitas o el ejercicio de cualquier tráfico prohibido.

3. Reglamentariamente podrán establecerse, asimismo, limitaciones o restricciones a las actividades subacuáticas por razones de conservación de la biodiversidad marina o del patrimonio cultural subacuático para la prevención de la realización de actividades ilícitas.

Artículo 21. *Detención y fondeo.*

1. El derecho a navegar no incluirá el de detenerse o fondear fuera de las zonas de servicio de los puertos, salvo caso de fuerza mayor, autorización expresa de la Administración Marítima o cuando se trate de buques y embarcaciones dedicadas exclusivamente al recreo que se detengan con tal finalidad en calas o lugares de baño, siempre que no estén balizados y no pongan en peligro la seguridad de la vida humana en la mar o de la navegación.

2. Los buques obligados a detenerse o fondear en caso de peligro o fuerza mayor deberán comunicar dichas circunstancias, inmediatamente y por cualquier medio, a la Administración Marítima más próxima.

Artículo 22. *Exhibición del pabellón y submarinos.*

1. Los buques que naveguen por los espacios marítimos españoles deberán estar abanderados en un solo Estado y llevar marcado su nombre y puerto de matrícula. Llevarán asimismo izado su pabellón en lugar bien visible cuando naveguen por las aguas interiores marítimas o se hallen surtos en puerto o terminal nacional.

2. Los buques extranjeros, salvo los de guerra, enarbolarán, junto al suyo, el pabellón español, conforme a los usos marítimos internacionales.

3. Los buques submarinos extranjeros y otros vehículos sumergibles deberán navegar en superficie y con su pabellón desplegado cuando naveguen por las aguas interiores marítimas y por el mar territorial españoles.

Los submarinos extranjeros que naveguen sumergidos serán invitados y, en su caso, obligados a emerger. En caso de impedimento debido a avería, tendrán obligación de señalarlo por todos los medios posibles.

4. Los reglamentos podrán establecer exenciones a la obligación de que las embarcaciones exhiban las marcas, el nombre y el pabellón.

Artículo 23. *Régimen especial de navegación por la zona contigua.*

1. En la zona contigua, el Estado ejercerá sobre los buques extranjeros el control para prevenir las infracciones de las leyes y reglamentos aduaneros, fiscales, sanitarios y de extranjería e inmigración que puedan cometerse en el territorio nacional y en el mar territorial, así como su jurisdicción penal y administrativa, para sancionar a los autores de las infracciones de dichas normas legales.

2. La extracción no autorizada de los objetos arqueológicos e históricos que se encuentren en el lecho o subsuelo de las aguas de la zona contigua se considerará como una infracción de las leyes y reglamentos a que se refiere el apartado anterior, así como de la normativa del patrimonio cultural subacuático.

Artículo 24. *Navegación de buques pesqueros.*

1. La navegación de los buques pesqueros nacionales se sujetará, además de a las generales de esta ley, a las prescripciones especiales establecidas en la legislación pesquera.

2. Salvo autorización expresa de la Administración competente y sin perjuicio de lo previsto en el Derecho de la Unión Europea y en los tratados aplicables, queda prohibida la pesca por los buques extranjeros en las aguas interiores marítimas españolas y en el mar territorial. No se reputará paso inocente el que comporte cualquier actividad de pesca realizada por dichos buques en el mar territorial.

3. El Gobierno velará porque, al ejercer los buques extranjeros sus derechos y al cumplir sus deberes en la zona económica exclusiva, tengan debidamente en cuenta los derechos

del Estado y cumplan las disposiciones de esta ley y las de la legislación pesquera, que sean conformes con el Derecho de la Unión Europea e internacional.

4. Salvo autorización de la Administración pesquera, los buques extranjeros en paso por los espacios marítimos españoles no podrán tener sus aparejos de pesca en estado de funcionamiento o de operatividad inmediata.

Artículo 25. *Navegación de buques de investigación.*

1. La realización de actividades de investigación científica desde buques extranjeros en los espacios marítimos españoles, así como las efectuadas por entidades extranjeras a bordo de buques españoles en dichas zonas, queda sujeta a autorización de la Administración competente, de acuerdo con el procedimiento previsto reglamentariamente.

2. En todo caso, la autorización se condicionará a que la investigación se realice con fines exclusivamente pacíficos e informe sobre sus resultados, contribuya al progreso de los conocimientos sobre el medio marino y no comporte peligro para la seguridad de la navegación o del medio ambiente ni obstaculice el ejercicio de los derechos soberanos y de la jurisdicción del Estado.

3. La investigación no autorizada no podrá considerarse incluida en el derecho de paso inocente por el mar territorial.

Artículo 26. *Cese de las actividades de investigación.*

La administración autorizante, mediante resolución motivada, podrá ordenar, en cualquier momento y sin derecho de indemnización alguna para los investigadores, la suspensión o el cese de las actividades de investigación por incumplimiento de las condiciones establecidas en la autorización concedida.

Artículo 27. *Reglas de rumbo y gobierno y navegación en zona de hielos.*

1. Todos los buques, sin excepción, deberán ajustar su navegación al cumplimiento de las reglas de luces, señales, rumbo y gobierno contenidas en los reglamentos aplicables, en particular en el Reglamento Internacional para prevenir los abordajes en la mar.

2. El capitán de todo buque al que se le haya informado de la presencia de hielos en su derrota o cerca de ella, está obligado, durante la noche, a navegar a una velocidad moderada o a modificar su derrota para distanciarse de la zona peligrosa.

Artículo 28. *Publicidad de los peligros y ayudas a la navegación.*

1. La administración competente será responsable del establecimiento y mantenimiento de la señalización marítima, así como de la divulgación mediante radio-avisos náuticos periódicos de aquellas circunstancias transitorias que supongan un peligro inminente para la navegación.

2. El Ministerio de Defensa será responsable de la elaboración y publicación de las cartas náuticas y de las publicaciones complementarias (Libros de Derroteros), de la divulgación de toda la información relativa a los distintos sistemas de ayudas a la navegación (Libros de Faros y Señales de Niebla y Libro de Radioseñales), así como de mantenerlos actualizados mediante la publicación periódica de los Avisos a los Navegantes.

Artículo 29. *Avisos de los capitanes.*

1. Los capitanes de los buques están obligados a informar a la Administración Marítima de los fallos o deficiencias que adviertan en las señales marítimas y en otras ayudas a la navegación así como a dar aviso de los hielos o derrelictos que avisten en su viaje y puedan suponer un peligro inmediato para la navegación.

2. Los capitanes deberán también dar aviso en el supuesto en que se encuentren con temporales extraordinarios y cualesquiera otras causas que supongan un peligro para la navegación.

Artículo 30. *Sistemas de organización y sistemas de tráfico marítimo.*

1. En interés de la seguridad de la navegación y de conformidad con las normas internacionales aplicables, el Gobierno establecerá el procedimiento, según el cual se designarán, reemplazarán o suprimirán, en los espacios marítimos españoles, los sistemas de organización del tráfico marítimo y de notificación obligatoria para buques y los sistemas de tráfico marítimo.

2. Dichos sistemas serán de utilización obligatoria para todos los buques una vez que hayan obtenido la aprobación y publicación internacional que, en su caso, resulte necesaria.

3. En cualquier caso, los sistemas de tráfico marítimo sólo podrán ser de empleo obligado cuando estén emplazados en las aguas interiores marítimas o en el mar territorial y, en caso de aprobación por la Organización Marítima Internacional, en la zona económica exclusiva.

Artículo 31. *Normas especiales para artefactos navales y plataformas fijas.*

1. El emplazamiento de artefactos navales y plataformas o estructuras fijas artificiales en las zonas españolas de navegación deberá quedar debidamente balizado de acuerdo con las indicaciones de Puertos del Estado.

2. En torno a dichos artefactos o plataformas se establecerán zonas de seguridad de la navegación en un radio que no exceda de quinientos metros a partir de su borde exterior, si bien podrán ir más allá cuando se ajusten a las normas internacionales, que, en su caso, resulten aplicables.

3. En el supuesto de que estas instalaciones se encuentren en aguas portuarias corresponderá a la Administración Portuaria el ejercicio de tales funciones.

Artículo 32. *Planes de preparación y lucha contra la contaminación.*

La Administración Marítima establecerá un plan nacional de preparación y lucha contra la contaminación marina para hacer frente con prontitud y de manera eficaz a los sucesos de contaminación por hidrocarburos u otras sustancias nocivas o potencialmente peligrosas.

Artículo 33. *Obligación de notificar actos de contaminación.*

1. Los capitanes de los buques nacionales deberán notificar sin demora a la Administración Marítima española y a la autoridad competente del Estado ribereño más próximo, todo evento de contaminación por hidrocarburos o por sustancias nocivas o potencialmente peligrosas de los que tengan conocimiento durante la navegación, de conformidad con los procedimientos que se determinen reglamentariamente.

2. La misma obligación tendrán los capitanes de los buques extranjeros que naveguen por los espacios marítimos españoles.

Artículo 34. *Colaboración internacional.*

1. Sin perjuicio de lo previsto en los tratados específicos aplicables, cuando la Administración Marítima española sea requerida por otro Estado ribereño en cuyas aguas se hayan producido actos de contaminación, colaborará con las autoridades de dicho Estado cuando resulte posible y razonable.

2. La asistencia podrá consistir en la participación en las operaciones de lucha contra la contaminación o en la intervención en las diligencias de averiguación del siniestro y la inspección de documentos o del buque presuntamente responsable de la contaminación, cuando éste se halle en un puerto o en las aguas interiores marítimas nacionales. Dicha asistencia se prestará también a instancias del Estado del pabellón.

3. Cuando exista un peligro real de contaminación en los espacios marítimos españoles, que pueda extenderse a las aguas de otro Estado, este último será inmediatamente informado.

4. La colaboración prevista en los apartados anteriores podrá, en todo caso, subordinarse al principio de reciprocidad.

Artículo 35. *Medidas especiales a adoptar en la zona contigua.*

1. Siempre que la Administración pública competente tenga conocimiento de que un buque extranjero situado en la zona contigua ha infringido, está infringiendo o se propone infringir las leyes y reglamentos a que se refiere el artículo 23, tendrá derecho a interceptarlo, solicitar la información o realizar la inspección apropiada.

2. En caso necesario podrá adoptar las demás medidas que sean necesarias y proporcionales para prevenir o sancionar la infracción, incluida la detención y conducción a puerto.

Artículo 36. *Detenciones injustificadas e indemnización.*

1. La Administración Marítima hará todo lo posible para evitar que los buques sufran detenciones o demoras innecesarias a causa de las medidas que se tomen de conformidad con lo previsto en este capítulo.

2. Las detenciones o demoras innecesarias a que se refiere el apartado anterior obligarán a la Administración responsable de la medida a resarcir los daños y perjuicios que resulten probados.

[. . .]

TÍTULO II

De los vehículos de la navegación

CAPÍTULO I

De los buques, embarcaciones y artefactos navales

Artículo 56. *Buque.*

Se entiende por buque todo vehículo con estructura y capacidad para navegar por el mar y para transportar personas o cosas, que cuente con cubierta corrida y de eslora igual o superior a veinticuatro metros.

Artículo 57. *Embarcación.*

Se entiende por embarcación el vehículo que carezca de cubierta corrida y el de eslora inferior a veinticuatro metros, siempre que, en uno y otro caso, no sea calificado reglamentariamente como unidad menor en atención a sus características de propulsión o de utilización.

Artículo 58. *Artefacto naval.*

1. Se entiende por artefacto naval toda construcción flotante con capacidad y estructura para albergar personas o cosas, cuyo destino no es la navegación, sino quedar situada en un punto fijo de las aguas.

2. Se considera, asimismo, artefacto naval, el buque que haya perdido su condición de tal por haber quedado amarrado, varado o fondeado en un lugar fijo, y destinado, con carácter permanente, a actividades distintas de la navegación.

Artículo 59. *Plataforma fija.*

1. Se entiende por plataforma fija toda estructura o instalación susceptible de realizar operaciones de explotación de los recursos naturales marítimos o de destinarse a cualesquiera otras actividades, emplazada sobre el lecho del mar, fondeada o apoyada en él.

2. Por encontrarse permanentemente sujeta al fondo de las aguas, la plataforma fija tiene la consideración de bien inmueble con arreglo al Código Civil.

Artículo 60. *Naturaleza e identificación del buque.*

1. El buque es un bien mueble registrable, compuesto de partes integrantes y pertenencias.

2. Son partes integrantes aquellos elementos que constituyen la estructura del buque, de modo que no pueden separarse del mismo sin menoscabo de su propia entidad.

3. Son pertenencias los elementos destinados al servicio del buque de un modo permanente, pero que no integran su estructura.

4. El buque conserva su identidad aun cuando sus partes integrantes o pertenencias sean sucesivamente sustituidas.

5. El buque se identifica por su nombre, matrícula, numeración de la Organización Marítima Internacional (número OMI), pabellón, arqueo y cualesquiera otros datos que reglamentariamente se determinen.

Artículo 61. *Accesorios.*

Son accesorios los elementos consumibles adscritos al buque de un modo temporal.

Artículo 62. *Negocios jurídicos y derechos sobre el buque.*

1. Los negocios jurídicos relativos al buque, la propiedad y los demás derechos que recaigan sobre él comprenderán sus partes integrantes y pertenencias pero no sus accesorios, salvo pacto en contrario.

2. No obstante, quedan exceptuadas las pertenencias inscritas en el Registro de Bienes Muebles a nombre de un tercero o cuyo dominio haya sido adquirido por él con fecha anterior al correspondiente negocio jurídico o acto generador de gravamen.

Artículo 63. *Adquisición del buque.*

1. La adquisición del buque, embarcación y artefacto naval deberá constar en documento escrito y para que produzca efectos respecto de terceros deberá inscribirse en la Sección de Buques del Registro de Bienes Muebles en virtud de los documentos previstos en el artículo 73.

2. También se adquirirá la propiedad del buque por la posesión de buena fe, continuada por tres años, con justo título debidamente registrado. Faltando alguno de estos requisitos, se necesitará la posesión continuada de diez años.

Artículo 64. *Copropiedad de los vehículos de navegación.*

La copropiedad ordinaria del buque, embarcación, artefacto naval o plataforma fija se regirá por las disposiciones generales de Derecho Común, salvo que se trate de un supuesto de condominio naval de buques y embarcaciones que se regirá por lo dispuesto en el capítulo II del título III.

[. . .]

TÍTULO III

De los sujetos de la navegación

[. . .]

CAPÍTULO III

De la dotación

Artículo 156. *Concepto de dotación.*

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.

Artículo 157. *Ámbito de aplicación.*

1. Las disposiciones de este capítulo se aplicarán a los miembros de las dotaciones que presten sus servicios en buques nacionales destinados a la navegación marítima con una finalidad empresarial.

2. Las disposiciones de este capítulo serán de aplicación, en la forma que se determine reglamentariamente, en buques destinados a otras actividades, así como en embarcaciones o artefactos navales, en la medida que sean conformes con la naturaleza de la actividad, sin perjuicio de las salvedades y especialidades existentes respecto de los afectos al servicio de la seguridad pública o de la vigilancia y represión de actividades ilícitas.

Artículo 158. *Inscripción y documentación.*

1. Ningún español puede formar parte de la dotación de los buques y embarcaciones mercantes españoles si no ha obtenido el Documento de Identidad del Marino (DIM) o la Libreta Marítima, salvo casos de urgencia debidamente justificados.

En lo que concierne a los extranjeros, para su embarque estarán en posesión del documento nacional de identidad del marino que le debe extender el país de su nacionalidad o embarcarán con un permiso especial que le otorgue el capitán del buque.

2. Reglamentariamente se regularán las condiciones para la inscripción y emisión de la Libreta Marítima, así como la forma y contenido de dichos actos y documentos.

Artículo 159. *Embarque y desembarque.*

1. El embarque o desembarque del personal de los buques nacionales deberá ser efectuado con intervención de la Administración Marítima, efectuándose por el capitán del buque en los puertos extranjeros, quienes procederán a practicar las diligencias de enrolamiento y desenrolamiento en el Rol de Despacho y Dotación y en las Libretas Marítimas.

2. Lo previsto en el apartado anterior se entiende sin perjuicio de los supuestos de autodespacho, que se prevean reglamentariamente, de conformidad con lo establecido en el artículo 18.

Artículo 160. *Clasificación del personal de a bordo.*

Sin perjuicio de lo que dispongan las ordenanzas laborales o los laudos que las sustituyan, las categorías básicas del personal marítimo son las siguientes: a) Capitán; b) Oficiales; c) Subalternos. Las personas que integren dichas categorías deberán estar en posesión de las titulaciones profesionales o certificados de especialidad correspondientes para poder ejercer como miembros de la dotación de buques mercantes, según lo que reglamentariamente se determine.

Artículo 161. *Dotaciones mínimas de seguridad.*

1. El número de miembros de la dotación de los buques y sus condiciones de aptitud y capacitación profesional deberán ser las adecuadas para garantizar en todo momento la seguridad del buque y de la navegación, así como la protección del medio marino.

2. La Administración Marítima establecerá para cada buque nacional la dotación mínima de seguridad atendiendo a sus circunstancias técnicas, de navegación y de tráfico, así como al régimen y organización del trabajo a bordo.

3. La Administración Marítima expedirá un «Certificado de Dotación Mínima de Seguridad», que deberá llevarse a bordo y exhibirse ante las autoridades del Estado del puerto que visiten el buque y que así lo soliciten.

Artículo 162. *Nacionalidad de las dotaciones.*

El capitán y el primer oficial de cubierta de los buques nacionales deberán tener la nacionalidad de un Estado miembro del Espacio Económico Europeo, salvo en los supuestos

en que se establezca por la Administración Marítima que estos empleos han de ser desempeñados por ciudadanos de nacionalidad española por implicar el ejercicio efectivo de forma habitual de prerrogativas de poder público que no representen una parte muy reducida de sus actividades. A estos efectos, los nacionales de terceros Estados que sean familiares de un ciudadano de la Unión Europea o de un nacional de un Estado miembro del Espacio Económico Europeo se asimilarán a éstos, siempre que cumplan con los requisitos que se establezcan reglamentariamente.

El resto de la dotación en el caso de buques mercantes deberá ser de nacionalidad española o de algún otro Estado miembro del Espacio Económico Europeo, al menos en un 50%.

Artículo 163. *Profesionales del sector pesquero.*

Lo establecido en el presente capítulo se entiende sin perjuicio de las normas sobre idoneidad, titulación, acreditación de la capacidad profesional y Registro de Profesionales del Sector Pesquero, establecidas en la normativa de la Unión Europea y en la legislación de pesca marítima del Estado.

Artículo 164. *Contratación de dotaciones.*

1. Ninguna operación de contratación de dotaciones en un buque podrá dar lugar a que la gente de mar pague una remuneración cualquiera, directa o indirectamente, a una persona física o jurídica.

2. Los agentes o representantes de armadores extranjeros que contraten en España a marinos nacionales o residentes para prestar servicios en buques extranjeros serán responsables solidarios con tal armador del cumplimiento del contrato celebrado. Además, estarán obligados a concertar un seguro mercantil que otorgue indemnizaciones de cuantía similar a las establecidas en el régimen de la Seguridad Social española para los casos de muerte, incapacidad por accidente y repatriación. Las autoridades de emigración no visarán los contratos celebrados que no cumplan con este requisito.

Sección 1.ª De la titulación, certificación e inspección

Artículo 165. *Titulación y certificación obligatoria.*

1. El mando y jefatura de los buques, así como el desempeño en ellos del cargo de oficial sólo podrá ser encomendado a quienes cuenten con el debido título profesional que acredite la concurrencia de los requisitos necesarios en cuanto a edad, aptitud física, formación y competencia, que correspondan a cada departamento y categoría de conformidad con lo previsto en los tratados y reglamentos aplicables.

2. Además de otros supuestos que se prevean reglamentariamente, deberán contar con un certificado de capacitación especial todos aquellos miembros de la dotación que vayan a desempeñar funciones relativas al manejo de la carga en buques tanque dedicados al transporte de petróleo o de otras sustancias especialmente peligrosas o contaminantes, o cualesquiera otras relacionadas con la seguridad de la navegación.

Artículo 166. *Expedición y registro de títulos y certificados.*

1. Corresponde a la Administración Marítima la emisión, renovación, refrendo, reconocimiento y control de los títulos y certificados profesionales, en los términos que se establezcan reglamentariamente y de acuerdo con lo previsto en los convenios internacionales aplicables.

2. La Administración Marítima mantendrá un registro de todos los títulos y certificados emitidos, refrendados o reconocidos. El acceso y el régimen de dicha publicidad se determinarán reglamentariamente, conforme a lo establecido en los tratados.

Artículo 167. *Obligaciones de los armadores.*

1. Los armadores deberán contratar a los miembros de la dotación entre personas que cuenten con la titulación o certificación exigible y estén familiarizadas con las funciones

específicas a desarrollar a bordo, así como con las instalaciones, equipos, procedimientos y características del buque al que sean asignados.

2. También deberán los armadores asegurarse del cumplimiento de los requisitos sobre dotaciones mínimas de seguridad y de que el personal enrolado puede coordinar sus actividades de manera eficaz en situaciones de emergencia.

3. Los armadores se cerciorarán de que se llevan a bordo los títulos, certificados y demás documentación pertinente de los miembros de la dotación de sus buques, así como que se encuentran también a bordo y a disposición del capitán y de los oficiales los textos que recojan los cambios que vayan produciéndose en las reglamentaciones nacionales e internacionales sobre seguridad marítima y protección del medio marino.

4. La Administración Marítima adoptará las medidas necesarias para exigir a los armadores el cumplimiento de las obligaciones previstas en este artículo, en la forma prevista reglamentariamente.

Artículo 168. *Control e inspección de buques nacionales.*

1. Los inspectores de la Administración Marítima verificarán que los miembros de la dotación poseen efectivamente los títulos o certificados que sean exigibles para prestar sus servicios a bordo, así como que se encuentran en las debidas condiciones para la segura realización de las guardias y otros cometidos relativos a la seguridad marítima y a la lucha contra la contaminación del medio marino.

2. La Administración Marítima dispondrá lo conveniente para desenrolar de oficio a quienes no cumplan lo previsto en el apartado anterior, sin que esta circunstancia dé lugar a la extinción de los contratos de trabajo, y, de tratarse de un puesto a bordo de los consignados en el Certificado de Dotación Mínima de Seguridad, prohibirá la salida del buque hasta que sea sustituido por otra persona que cumpla los requisitos exigibles.

Artículo 169. *Control de buques extranjeros en los puertos nacionales.*

Los inspectores de la Administración Marítima podrán actuar sobre buques extranjeros en su condición de autoridades del Estado del puerto, de conformidad con la normativa aplicable.

Artículo 170. *Detención de buques extranjeros.*

1. Siempre que se encuentren anomalías en los títulos y certificados de la dotación que, a juicio de un inspector, puedan entrañar un peligro para las personas, los bienes o el medio ambiente, la Capitanía Marítima de la que dependa informará inmediatamente por escrito al capitán del buque y al cónsul, representante diplomático más próximo o Administración marítima del país del pabellón, con el fin de que puedan adoptarse las prevenciones a que hubiera lugar.

2. De conformidad con lo previsto en la normativa aplicable, la Administración Marítima deberá adoptar las medidas necesarias para impedir que el buque se haga a la mar hasta que hayan sido subsanados los defectos de titulación o de competencia en medida suficiente para eliminar los peligros a que se refiere el apartado anterior.

Sección 2.ª Del capitán

Artículo 171. *Concepto, designación y caracteres.*

Desde que sea designado como tal, el capitán ostenta el mando y la dirección del buque, así como la jefatura de su dotación y representa a bordo la autoridad pública.

Artículo 172. *Nombramiento y cese.*

Dada la especial relación de confianza, el nombramiento y cese del capitán en su cargo corresponde al armador, sin perjuicio de las indemnizaciones que procedan de acuerdo con la legislación laboral.

Artículo 173. *Requisitos y sustitución en el cargo.*

1. Los capitanes habrán de poseer el título profesional que acredite su pericia, capacidad y condiciones necesarias para mandar y dirigir el buque, según establezcan las leyes o reglamentos específicos.

2. En caso de muerte, ausencia, enfermedad u otro impedimento sobrevenido al capitán durante la navegación, asumirá el mando del buque el oficial de cubierta de mayor jerarquía, quien, a su vez, será reemplazado por los oficiales del mismo departamento que le sigan en categoría. En última instancia, el mando del buque será asumido por los oficiales pertenecientes al departamento de máquinas, consecutivamente según su jerarquía.

Artículo 174. *Deber de obediencia a los buques de Estado.*

1. Salvo casos de fuerza mayor debidamente justificados, los capitanes de los buques nacionales deberán obedecer toda orden o instrucción impartida por un buque de Estado español.

2. Dicho deber subsistirá incluso cuando los buques no se encuentren en los espacios marítimos españoles, sin menoscabo de las facultades que, según el Derecho internacional, corresponden al Estado ribereño o al Estado del puerto.

Artículo 175. *Ausencia de autoridades competentes en el extranjero.*

En todos los casos en que, con arreglo a lo dispuesto en esta ley, el capitán deba realizar una actuación ante un cónsul de España y no lo haya en el lugar, la efectuará ante la autoridad local y, de no ser posible, ante un notario o fedatario público, con independencia de su ratificación ante el primer cónsul español que encuentre en el curso de sus siguientes escalas.

Artículo 176. *Condición de autoridad pública.*

1. El capitán tendrá a bordo la condición de autoridad pública y deberá cumplir y hacer cumplir toda obligación que legal o reglamentariamente se le imponga en razón del cargo, en especial la de mantener el orden y la seguridad a bordo.

2. A tal efecto, el capitán podrá adoptar cuantas medidas de policía estime necesarias para mantener el orden en el buque, así como para garantizar la seguridad de cuantos se encuentren a bordo. Los miembros de la dotación y demás personas embarcadas deberán acatar las órdenes del capitán, sin perjuicio de su derecho a efectuar las reclamaciones que estimen pertinentes ante la autoridad administrativa o judicial competente una vez llegado el buque a puerto.

Artículo 177. *Obligación de consignar los hechos producidos.*

1. Los capitanes de los buques vendrán obligados a consignar en el Diario de Navegación los hechos cometidos por personas que se encuentren a bordo durante la navegación y que, a su juicio, pudieran ser constitutivos de infracción penal o administrativa.

2. El asiento será suscrito por el capitán y por el interesado o, en caso de negarse éste, por dos testigos.

3. Al llegar a puerto deberá entregar copia compulsada de lo consignado en el Diario de Navegación y, en su caso, de las demás pruebas y documentos, a la Capitanía Marítima si se trata de puerto nacional o a la autoridad consular o diplomática española si se trata de puerto extranjero.

Artículo 178. *Actas de registro civil.*

1. Al capitán corresponde ejercer a bordo los mismos deberes y facultades que un encargado del Registro Civil respecto de los hechos y actos inscribibles que ocurran durante un viaje marítimo y que afecten al estado civil de las personas embarcadas.

2. Las actas de los nacimientos o defunciones que ocurran a bordo durante la navegación, así como las de los matrimonios celebrados en peligro de muerte, serán extendidas por el capitán en el Diario de Navegación ajustando su contenido a lo dispuesto en la Ley de Registro Civil.

3. En caso de desaparición de personas durante la navegación, instruirá la información sumaria pertinente, consignando en el Diario de Navegación las circunstancias principales de la desaparición y las medidas de búsqueda y salvamento adoptadas.

Artículo 179. *Testamentos y fallecimiento durante la navegación.*

1. El capitán autorizará el testamento marítimo y recibirá el testamento cerrado en los casos y con las formalidades dispuestas sobre esta materia en el Código Civil, dejando constancia de ello en el Diario de Navegación. También hará constar en el mismo libro la entrega del testamento ológrafo.

2. Cuando fallezca a bordo una persona y a falta de médico enrolado, corresponderá al capitán la extensión del certificado de defunción, pero no podrá hacerlo antes de que hayan transcurrido veinticuatro horas a partir del momento en que, a su buen juicio, hayan aparecido señales inequívocas de muerte. En todo caso el capitán levantará el inventario de sus papeles y pertenencias, con asistencia de dos oficiales del buque y dos testigos, que serán preferentemente pasajeros.

Artículo 180. *Destino de los cadáveres.*

1. Si, una vez extendido el certificado de defunción, el buque no hubiere llegado a puerto, el capitán procederá a su conservación, adoptando para ello las medidas que exijan las circunstancias. Una vez llegado al primer puerto español lo pondrá a disposición de las autoridades de sanidad exterior que, con la colaboración de la Administración Marítima, adoptarán las medidas pertinentes. Con igual fin, el cadáver se pondrá a disposición de la Administración Marítima correspondiente, dándose comunicación al cónsul español, en caso de atracar en puerto extranjero.

2. No obstante, si no se pudiera garantizar la adecuada conservación a bordo, el capitán podrá disponer el lanzamiento al mar del cadáver.

3. Del lanzamiento del cadáver se dejará constancia en el Diario de Navegación, expresándose la fecha, hora y situación geográfica, el hecho de haber sido amortajado y lastrado al uso marinero y la presencia de, al menos, dos testigos, que se identificarán y firmarán en el Diario.

Artículo 181. *Entrega de bienes y de documentación.*

1. Los bienes inventariados y el respectivo inventario, así como la copia autenticada de las actas de nacimiento, defunción, matrimonio o desaparición de personas y los testamentos otorgados o recibidos a bordo deben ser entregados por el capitán a la Administración Marítima o autoridad consular, según corresponda, del primer puerto, dejando constancia de las circunstancias de la entrega en el Diario de Navegación.

2. Los asientos que, sobre estas materias, haga el capitán en el Diario de Navegación en calidad de autoridad pública, tienen el valor de documento público.

Artículo 182. *Obligaciones técnicas del capitán.*

1. El capitán ostenta la dirección técnica de la navegación del buque, asumiendo su gobierno efectivo cuando lo juzgue oportuno y, en particular, en los supuestos previstos en el apartado siguiente, siéndole de aplicación en cuanto a su responsabilidad y autoridad las disposiciones previstas en las normas internacionales de gestión de la seguridad operacional del buque y la prevención de la contaminación.

2. El capitán acudirá al puente y asumirá directamente el gobierno del buque en las recaladas, maniobras de llegada y salida de puerto y, en general, en todas aquellas circunstancias en que resulte notablemente incrementado el riesgo de la navegación, sin perjuicio de los descansos necesarios para el mantenimiento de sus aptitudes físicas.

3. En el ejercicio de sus funciones técnicas, el capitán deberá actuar en todo momento con la diligencia exigible a un marino competente.

Artículo 183. *Peligro, abandono del buque y salvamento.*

1. En caso de mal tiempo o de riesgo de naufragio, el capitán adoptará cuantas medidas crea necesarias para procurar la seguridad del buque y la salvación de las personas y de los bienes, buscando resguardo, efectuando arribada forzosa o recurriendo sin demora a la solicitud de salvamento, pudiendo contratarlo si fuere necesario.

2. El capitán no abandonará el buque en peligro sino después de haber perdido la esperanza de salvarlo y una vez adoptadas las medidas oportunas para salvar las personas, los bienes y los documentos oficiales que se encuentren a bordo.

3. El capitán está obligado a acudir en auxilio de las vidas humanas que se encuentren en peligro en el mar, siempre que pueda hacerlo sin grave peligro para el buque, su dotación o sus pasajeros, y dejando en todo caso constancia de lo actuado en el Diario de Navegación.

Artículo 184. *Primacía del criterio profesional.*

1. Ni el armador, ni el fletador ni cualquier otra persona con interés en el buque o en su carga pondrán impedimentos o restricciones al capitán del buque para que adopte o ejecute cualquier decisión que, según su juicio profesional, sea necesaria para la seguridad de la vida humana en el mar y la protección del medio marino.

2. Los armadores no podrán despedir al capitán ni adoptar contra él otras medidas de naturaleza sancionadora por el hecho de haberse visto obligado a apartarse de sus instrucciones ante la necesidad de obrar del modo más adecuado para la salvaguardia de la seguridad, conforme al criterio profesional propio de un marino competente.

Artículo 185. *Poder de representación del armador.*

1. El capitán ostenta la representación del armador para contraer por cuenta de éste cuantas obligaciones se refieran a las necesidades ordinarias del buque.

2. El armador quedará obligado al cumplimiento de tales obligaciones sin que quepa alegar abuso de confianza o transgresión de las facultades conferidas.

3. Queda a salvo la responsabilidad que incumba al capitán frente al armador por los actos y contratos realizados contraviniendo las legítimas y expresas instrucciones impartidas por éste.

4. El capitán estará activa y pasivamente legitimado para comparecer como representante del armador en todos los procedimientos judiciales o administrativos concernientes al buque de su mando.

Artículo 186. *Obligación de comunicar accidentes.*

1. Los capitanes de los buques nacionales deberán comunicar, de inmediato y por el medio más rápido posible, a la Capitanía Marítima o autoridad consular más cercana, todo accidente de navegación ocurrido al buque o causado por él, todo episodio de contaminación producido u observado y cualquier otra novedad extraordinaria y de importancia que afecte a la seguridad de la navegación o del medio ambiente marino.

2. Asimismo, el capitán deberá presentarse dentro de las veinticuatro horas hábiles siguientes a su llegada a puerto nacional ante la Administración Marítima, o ante el cónsul si es puerto extranjero, para realizar una declaración sobre los hechos a los que se refiere el apartado anterior, con transcripción de la parte pertinente del Diario de Navegación.

Artículo 187. *Protesta de mar.*

1. El capitán podrá levantar una protesta de mar cuando hayan ocurrido hechos de los que pudiera deducirse su responsabilidad. A tal efecto, redactará un acta recogiendo los hechos ocurridos tal como estén anotados en el Diario de Navegación, añadiendo los comentarios que estime oportunos.

2. El acta de protesta se conservará junto con el Diario, y de ella se entregará inexcusablemente copia compulsada a todos los interesados en los hechos ocurridos conforme se dispone en el artículo 87.

[. . .]

§ 4

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. [Inclusión parcial]

Ministerio de Fomento
«BOE» núm. 253, de 20 de octubre de 2011
Última modificación: 29 de enero de 2025
Referencia: BOE-A-2011-16467

[. . .]

TEXTO REFUNDIDO DE LA LEY DE PUERTOS DEL ESTADO Y DE LA MARINA MERCANTE

[. . .]

LIBRO SEGUNDO

Marina Mercante

[. . .]

TÍTULO II

Administración marítima

CAPÍTULO I

Administración central

Artículo 263. *Competencias del Ministerio de Fomento.*

En el ámbito de lo dispuesto en el artículo 7, corresponden al Ministerio de Fomento las competencias en materia de ordenación general de la navegación marítima, de conformidad con las normas europeas correspondientes, y de la flota civil, excepción hecha de las que en relación con la actividad de la flota pesquera y la ordenación del sector pesquero corresponden al Ministerio de Medio Ambiente, y Medio Rural y Marino. En especial, son competencias del Ministerio de Fomento las siguientes:

a) Las relativas a la seguridad de la vida humana en la mar y de la navegación en relación con todas las plataformas fijas o los buques civiles españoles, así como con los extranjeros cuando se encuentren en aguas situadas en zonas en las que España ejerza soberanía, derechos soberanos o jurisdicción y de acuerdo con el Derecho Internacional.

b) Las relativas al salvamento de la vida humana en la mar, así como la limpieza de las aguas marítimas y la lucha contra la contaminación del medio marino, en zonas en las que España ejerza soberanía, derechos soberanos o jurisdicción, adoptando las medidas que pudieran resultar precisas y en particular las señaladas en la letra d) del artículo 310.2 de la presente ley y en los términos que le atribuyan los planes y programas previstos en el artículo 264, sin perjuicio de las competencias atribuidas a las Comunidades Autónomas en los casos de vertidos procedentes de tierra.

c) Las referentes al control de la situación, del registro y del abanderamiento de todos los buques civiles españoles, así como la regulación del despacho, sin perjuicio de las autorizaciones previas que correspondan a otras autoridades.

d) El otorgamiento de concesiones o autorizaciones de servicios de navegación marítima, salvo en el supuesto en que una Comunidad Autónoma tenga competencias en materia de transporte marítimo y éste transcurra entre puertos o puntos de la misma, sin conexión con puertos o puntos de otros ámbitos territoriales.

e) La ordenación y ejecución de las inspecciones y los controles técnicos, radioeléctricos, de seguridad y de prevención de la contaminación de todos los buques civiles españoles, de los que se hallen en construcción en España, y de los extranjeros en los casos autorizados por los acuerdos internacionales. En este ámbito se incluyen las aprobaciones y homologaciones de los aparatos y elementos del buque o de los materiales o equipos del mismo, por razones de tutela de la seguridad marítima, de la vida humana en la mar y de la navegación.

La realización efectiva de las inspecciones y los controles antes señalados podrá efectuarse, bien directamente por el Ministerio de Fomento o bien a través de Entidades Colaboradoras, en los términos que reglamentariamente se establezcan, que, en todo caso, actuarán bajo los criterios y directrices emanados de la Administración titular, y pudiendo percibir como contraprestación de sus servicios las compensaciones económicas que se establezcan para cubrir sus costes.

f) **(Derogada)**

Cuando, como resultado de la actuación directa de la Administración del Estado, se produjesen premios o compensaciones, éstos se ingresarán directamente en el Tesoro, pudiendo generar crédito para el desarrollo de las actividades que hayan producido el citado ingreso.

Cuando la Administración realice las actividades a que se hace referencia anteriormente a través de entidades privadas o públicas, podrá convenir fórmulas de reparto de los citados premios o compensaciones en los oportunos contratos de prestación de los servicios.

g) La ordenación y el control del tráfico marítimo en las aguas situadas en zonas en las que España ejerce soberanía, derechos soberanos o jurisdicción, sin perjuicio de las competencias que se atribuyan a otras autoridades, y específicamente las que corresponden al Ministerio de Defensa para la salvaguarda de la soberanía nacional.

h) El régimen tarifario y de prestación de toda clase de servicios marítimos, incluso el establecimiento de obligaciones de servicio público cuando no esté atribuido a otras Administraciones.

i) El registro y control del personal marítimo civil, la composición mínima de las dotaciones de los buques civiles a efectos de seguridad, la determinación de las condiciones generales de idoneidad, profesionalidad, y titulación para formar parte de las dotaciones de todos los buques civiles españoles, sin perjuicio de las competencias del Ministerio de Medio Ambiente, y Medio Rural y Marino en materia de capacitación y de enseñanzas de formación profesional náutico-pesquera y subacuático-pesquera respecto de las dotaciones de los buques pesqueros.

j) La participación en la Comisión de Faros u otros instrumentos de colaboración institucional en materia de señalización marítima en las aguas situadas en zonas en las que España ejerce soberanía, derechos soberanos o jurisdicción, en los siguientes aspectos:

1.º Determinación de las características técnicas y el funcionamiento operativo de las señales y su correcta ubicación a los efectos de tutelar la seguridad de los buques y de la navegación.

2.º La coordinación de los sistemas de señalización marítima entre sí y con otros sistemas de ayudas a la navegación activa.

k) El ejercicio de la potestad sancionadora de conformidad con lo previsto en la legislación vigente.

l) Cualesquiera otras que le sean atribuidas en la presente ley o en el resto del ordenamiento jurídico.

Artículo 264. *Del servicio público de salvamento.*

1. El servicio público de salvamento de la vida humana en la mar y de la lucha contra la contaminación del medio marino se prestará por la Administración General del Estado, así como por las restantes Administraciones públicas competentes, de acuerdo con el principio de coordinación, instrumentado a través de los planes y programas correspondientes. Estos contemplarán de forma integrada las actuaciones de cada Administración, así como los medios para desarrollarlas con independencia de su titularidad, de su adscripción funcional o de su localización territorial.

2. El Gobierno, a propuesta del Ministro de Fomento, aprobará el Plan Nacional de Servicios Especiales de Salvamento de la vida humana en la mar y de la lucha contra la contaminación del medio marino.

Los planes que en esta materia aprueben las Comunidades Autónomas competentes deberán acomodarse a las directrices sobre movilización y coordinación de recursos que figuren en el Plan Nacional.

El citado Plan tendrá como objetivos básicos:

a) Coordinar la actuación de los distintos medios capaces de realizar operaciones de búsqueda, salvamento de vidas humanas y lucha contra la contaminación marina, pertenecientes a las diversas Administraciones, así como a instituciones públicas y privadas.

b) Implantar un sistema de control de tráfico marítimo que cubra la totalidad de nuestras costas, mediante el establecimiento de centros coordinadores regionales y locales.

c) Potenciar los medios de salvamento y lucha contra la contaminación marina ya existentes y formar al personal especializado que será el responsable de la dirección y coordinación de las operaciones de búsqueda y salvamento y lucha contra la contaminación marina.

3. El Plan Nacional será objeto de desarrollo mediante programas sectoriales y territoriales, que serán aprobados por el Ministerio de Fomento.

Para la elaboración de los programas, la Administración General del Estado podrá contar con la colaboración de las Comunidades Autónomas competentes o que dispongan de medios humanos y materiales necesarios para la realización de las actividades que comprendan, a fin de asegurar la debida coordinación.

4. La Comisión Nacional de Salvamento Marítimo es el órgano de coordinación de las Administraciones públicas competentes en la planificación y en el seguimiento de los objetivos comprendidos en la misma. Su composición, en la que participan dichas Administraciones, y sus funciones se determinan reglamentariamente.

5. Corresponde a las Comunidades Autónomas que la hayan asumido como competencia propia en sus respectivos Estatutos de Autonomía la ejecución de la legislación del Estado en materia de salvamento marítimo en las aguas territoriales correspondientes a su litoral, en la que se entiende incluida en todo caso la potestad sancionadora.

Artículo 265. *Comisión Permanente de Investigación de Accidentes e Incidentes Marítimos (CIAIM).*

(Derogado)

[. . .]

§ 5

Real Decreto 253/2024, de 12 de marzo, por el que se desarrolla la estructura orgánica básica del Ministerio de Transportes y Movilidad Sostenible, y se modifica el Real Decreto 1009/2023, de 5 de diciembre, por el que se establece la estructura orgánica básica de los departamentos ministeriales

Ministerio para la Transformación Digital y de la Función Pública
«BOE» núm. 64, de 13 de marzo de 2024
Última modificación: 13 de noviembre de 2026
Referencia: BOE-A-2024-4865

Con el objeto de impulsar los objetivos prioritarios para España, desarrollar el programa político del Gobierno y lograr la máxima eficacia en su acción y la mayor eficiencia en el funcionamiento de la Administración General del Estado se aprobó el Real Decreto 829/2023, de 20 de noviembre, por el que se reestructuran los departamentos ministeriales, que suprime el Ministerio de Transportes, Movilidad y Agenda Urbana y atribuye en su artículo 7 al Ministerio de Transportes y Movilidad Sostenible la propuesta y ejecución de las políticas del Gobierno en materia de infraestructuras, de transporte terrestre de competencia estatal, aéreo y marítimo, a fin de garantizar una movilidad justa y sostenible, estableciendo la Secretaría de Estado de Transportes y Movilidad Sostenible como órgano superior del Ministerio.

Posteriormente, el Real Decreto 1009/2023, de 5 de diciembre, por el que se establece la estructura orgánica básica de los departamentos ministeriales, estableció en su artículo 6 la estructura del Ministerio de Transportes y Movilidad Sostenible hasta el nivel orgánico de dirección general. Y en cumplimiento de lo previsto en la disposición final segunda del Real Decreto 1009/2023, de 5 de diciembre, procede ahora desarrollar la estructura del Ministerio de Transportes y Movilidad Sostenible, hasta el nivel orgánico de subdirección general, definiendo y precisando las competencias y funciones de cada uno de sus órganos.

En este sentido, el adecuado desarrollo de la estructura departamental obliga, como condición imprescindible, a la modificación parcial del citado artículo 6 del Real Decreto 1009/2023, de 5 de diciembre, con una triple finalidad: transformar el Comisionado Especial para el Transporte y la Movilidad Sostenible en la nueva Secretaría General de Movilidad Sostenible que, bajo la dependencia de la Secretaría de Estado, asume, entre otras, las funciones del suprimido Comisionado; crear la nueva Dirección General de Estrategias de Movilidad; y modificar la denominación de una Dirección General, la de Transporte por Carretera, que en adelante se denominará Dirección General de Transporte por Carretera y Ferrocarril.

La configuración de esta Secretaría General de Movilidad Sostenible viene a completar y culminar el rediseño organizativo del Departamento iniciado con la supresión de la Secretaría General de Infraestructuras y la Secretaría General de Transportes y Movilidad, y

la creación de la Secretaría General de Transporte Terrestre y la Secretaría General de Transportes Aéreo y Marítimo, operadas por el artículo 6 del Real Decreto 1009/2023, de 5 de diciembre, con el objetivo de reorientar la estructura organizativa del Ministerio unificando infraestructuras y transporte, tanto en el ámbito terrestre como en el marítimo y aéreo; esta reorientación subraya la vinculación entre las infraestructuras y los servicios del transporte en cada modo, facilitando la planificación desde un punto de vista global para ganar en funcionalidad.

Es en este contexto en el que resulta oportuno agrupar, por razones de eficiencia, bajo una dirección unificada, todas aquellas funciones transversales y de naturaleza intermodal vinculadas al impulso de la movilidad sostenible, como las relativas a innovación, planificación o fondos europeos, que por su propia naturaleza no cabe ubicar en el ámbito de ninguna de las dos Secretarías Generales (sectoriales) creadas por el Real Decreto 1009/2023, de 5 de diciembre. Estas funciones que hasta ahora venían siendo ejercidas por diferentes órganos del ministerio (Comisionado Especial para el Transporte y la Movilidad Sostenible, Subdirección General de Planificación, Red Transeuropea y Logística y División de Estudios y Tecnología del Transporte) se agrupan ahora, bajo la directa dependencia de la Secretaría de Estado, en la nueva Secretaría General de Movilidad Sostenible, que asume además nuevas funciones, como el seguimiento y gestión de los instrumentos económicos y ayudas destinadas a promover la movilidad sostenible, el diseño, gestión y coordinación de las políticas dirigidas a los usuarios y empresas vulnerables en el ámbito del transporte y la movilidad.

De ahí que la transformación del Comisionado Especial en la nueva Secretaría General y la reubicación en ella de dos unidades preexistentes (la Subdirección General de Planificación, Red Transeuropea y Logística y la División de Estudios y Tecnologías del Transporte) vaya acompañada de la creación de una nueva Dirección General de Estrategias de Movilidad.

Con este nuevo planteamiento se prepara y adapta la estructura orgánica del Departamento a los retos y desafíos inminentes a los que se enfrenta en los próximos años, que son básicamente los siguientes: continuar el proceso de descarbonización del sistema de transportes, y proseguir en la transición hacia una movilidad sana, sostenible y segura, asumiendo las nuevas funciones que la futura Ley de Movilidad ha previsto asignar a este Ministerio y culminando la aplicación del Plan de Recuperación, Transformación y Resiliencia.

De esta forma, la reorientación de la estructura departamental servirá al objetivo final de promover, impulsar y coordinar de forma más eficiente los distintos modos de transporte, a través de las estrategias y mecanismos de planificación necesarios que potencien la intermodalidad y la multimodalidad, y consolidar así un sistema de transportes cohesionado e interoperable que conjuntamente responda de manera eficiente y sostenible a las necesidades de movilidad de personas y mercancías.

Por otro lado, en el ámbito de la Secretaría General de Transporte Terrestre se adapta la denominación de las subdirecciones dependientes de la Dirección General de Transporte por Carretera y Ferrocarril a la nueva denominación de dicha Dirección General.

En el ámbito de la Secretaría General de Transportes Aéreo y Marítimo, destaca, por un lado, la reordenación y actualización de las funciones asignadas a la Dirección General de Aviación Civil, en particular las nuevas funciones relativas al transporte espacial. Y por otro lado, destaca la asignación de nuevas funciones a la Dirección General de la Marina Mercante, con el fin de cumplir con las obligaciones derivadas de instrumentos normativos internacionales y comunitarios en materia de reducción de emisiones procedentes del transporte marítimo.

En el ámbito de la Subsecretaría, destaca la atribución de algunas nuevas funciones a la Dirección General de Organización e Inspección, órgano que, además, vuelve a ejercer las relativas a seguridad dentro de sus tradicionales funciones de régimen interior.

Por último, mediante este real decreto se suprimen la Comisión Permanente del Hormigón, la Comisión Permanente del Cemento, la Comisión Permanente de Estructuras de Acero y la Comisión Permanente de Normas Sismorresistentes, derogándose sus respectivas disposiciones organizativas. La evolución europea e internacional de los estándares técnicos aplicables en los sectores en los que estos órganos interministeriales

venían desarrollando sus funciones, así como el correcto entendimiento del proceso de adopción e incorporación nacional de dichos estándares, exigen actualizar el sistema de gobernanza hasta ahora basado en las citadas comisiones, para evolucionar hacia un sistema en el que los órganos sectoriales competentes por razón de la materia puedan asumir el papel que les corresponde en la propuesta de la normativa técnica oportuna; todo ello sin perjuicio de las competencias que en todo caso seguirán correspondiendo a la Secretaría General Técnica como órgano competente para la tramitación e informe de las disposiciones a través de las cuales se incorporen, en su caso, los citados estándares técnicos al ordenamiento nacional.

Asimismo, mediante este real decreto se modifica la disposición adicional séptima del Real Decreto 1009/2003, de 5 de diciembre, con el fin de excepcionar de la reserva funcionarial el nombramiento del titular de la Dirección General de Estrategias de Movilidad, de conformidad con lo establecido en el artículo 66.2 de la Ley 40/2015, de 1 de octubre, de Régimen Jurídico del Sector Público. La nueva Dirección General de Estrategias de Movilidad pretende dinamizar e impulsar todas aquellas políticas y medidas transversales del Departamento que permitan completar la transición hacia una movilidad sana, sostenible y segura. Para ello resulta imprescindible que su titular posea un conocimiento transversal no sólo de los distintos modos de transporte, sino también de los sectores productivos en los que surgen y se desarrollan las soluciones innovadoras que deben permitir dicha transición, incluyendo el conocimiento tanto de los aspectos tecnológicos y de seguridad, como de la mejor forma de incentivar los modos saludables de transporte, tanto desde la perspectiva de quienes prestan los servicios correspondientes, como desde la perspectiva de quienes los han de elegir y utilizar.

Este real decreto se adecua a los principios de buena regulación conforme a los cuales deben actuar las administraciones públicas en el ejercicio de la iniciativa legislativa y la potestad reglamentaria, como son los principios de necesidad, eficacia, proporcionalidad, seguridad jurídica, transparencia y eficiencia, previstos en el artículo 129 de la Ley 39/2015, de 1 de octubre, del Procedimiento Administrativo Común de las Administraciones Públicas.

En concreto, este real decreto atiende a la necesidad de adecuar la estructura orgánica del Departamento a la nueva estructura orgánica básica dispuesta por el Real Decreto 1009/2023, de 5 de diciembre, y es eficaz y proporcionado en el cumplimiento de este propósito, sin afectar en forma alguna a los derechos y deberes de la ciudadanía. Asimismo, contribuye a dotar de mayor seguridad jurídica a la organización y funcionamiento del Ministerio, al adecuar aquella a la estructura de órganos directivos actualmente existente. Cumple también con los principios de transparencia y eficiencia, al quedar claramente identificados los objetivos que persigue el real decreto y racionalizar, en su aplicación, la gestión de los recursos públicos.

En su virtud, a iniciativa del Ministro de Transportes y Movilidad Sostenible, a propuesta del Ministro para la Transformación Digital y de la Función Pública, y previa deliberación del Consejo de Ministros en su reunión del día 12 de marzo de 2024,

DISPONGO:

Artículo 1. *Organización general del Departamento.*

1. Corresponde al Ministerio de Transportes y Movilidad Sostenible la propuesta y ejecución de la política del Gobierno en los ámbitos de las infraestructuras de transporte terrestre, aéreo y marítimo, de competencia estatal; de control, ordenación y regulación administrativa de los servicios de transporte correspondientes; de impulso de la movilidad sostenible, en su dimensión social, económica y medioambiental, incluyendo el impulso a la movilidad activa; de ordenación normativa de los servicios postales; de impulso y dirección de los servicios estatales relativos a astronomía, geodesia, geofísica y cartografía; y de planificación y programación de las inversiones relativas a las infraestructuras, materias y servicios mencionados, a fin de garantizar una movilidad segura y sostenible, basada en criterios de justicia social.

2. El Ministerio de Transportes y Movilidad Sostenible se estructura en los siguientes órganos directamente dependientes del titular del Departamento:

a) La Secretaría de Estado de Transportes y Movilidad Sostenible, de la que dependen la Secretaría General de Transporte Terrestre, la Secretaría General de Transportes Aéreo y Marítimo y la Secretaría General de Movilidad Sostenible.

b) La Subsecretaría de Transportes y Movilidad Sostenible.

c) El Defensor/a de Víctimas de Accidentes de Transporte Colectivo, con rango de Subsecretaría, que depende directamente de la persona titular del Ministerio.

3. Como órgano de apoyo y asistencia inmediata al titular del Ministerio de Transportes y Movilidad Sostenible existe un Gabinete, cuyo titular tiene el rango de director general, con la estructura que se establece en el artículo 23.2 del Real Decreto 1009/2023, de 5 de diciembre, por el que se establece la estructura orgánica básica de los departamentos ministeriales.

4. Depende directamente del titular del Departamento, con rango de subdirección general, la Subdirección General de Relaciones Internacionales, a la que corresponde ejercer la coordinación y seguimiento de las relaciones internacionales en las materias competencia del Departamento, y de la representación del mismo en instituciones internacionales, especialmente la Unión Europea, en colaboración con el Ministerio de Asuntos Exteriores, Unión Europea y Cooperación, sin perjuicio de las competencias de los órganos superiores y directivos del Departamento.

5. Las competencias atribuidas en este real decreto se entenderán en coordinación y sin perjuicio de aquellas que corresponden a otros departamentos ministeriales.

Artículo 2. *Secretaría de Estado de Transportes y Movilidad Sostenible.*

1. La Secretaría de Estado de Transportes y Movilidad Sostenible es el órgano directamente responsable, bajo la dirección del titular del Departamento, de la definición y propuesta de las políticas del Ministerio referentes a la planificación, definición, propuesta y ejecución de las políticas del Ministerio vinculadas a la realización de infraestructuras del transporte, la movilidad segura y sostenible en su dimensión social, económica y medioambiental, incluyendo la promoción de la movilidad activa, y la ordenación general de los transportes terrestre, marítimo y aéreo de competencia estatal, a través de sus órganos dependientes y de los organismos y entidades adscritos al Departamento.

2. La Secretaría de Estado de Transportes y Movilidad Sostenible ejerce, respecto de las unidades dependientes de ella, las atribuciones previstas en el artículo 62 de la Ley 40/2015, de 1 de octubre, de Régimen Jurídico del Sector Público.

3. En particular, en relación con las funciones establecidas en el apartado 1 de este artículo, compete a la Secretaría de Estado:

a) La formulación, revisión y seguimiento de la planificación estratégica del Departamento en materia de infraestructuras y servicios de transporte, de acuerdo con su contribución a una movilidad segura y sostenible, basada en criterios de justicia social y a la sostenibilidad del sistema de transporte, su rentabilidad y su impacto social y territorial.

b) La formulación de la planificación y programación del Departamento en materia de infraestructuras y servicios de transporte, con carácter previo a su elevación al Consejo de Ministros, así como su revisión y seguimiento, y la promoción de medidas para favorecer la movilidad segura y sostenible, basada en criterios de justicia social, y la intermodalidad.

c) El seguimiento de la planificación y evaluación de la red ferroviaria.

d) La ordenación general de los transportes terrestre, marítimo y aéreo de competencia estatal.

e) La ordenación e impulso de la intermodalidad en los distintos modos de transporte.

f) La programación de inversiones en infraestructuras y movilidad, priorizando seguridad, mantenimiento, mejora de la movilidad cotidiana, tecnificación e intermodalidad, sin perjuicio de las atribuciones que corresponden a la Subsecretaría de Transportes y Movilidad Sostenible en relación con la programación y presupuestación de recursos económicos.

g) La ejecución, directamente o a través de los organismos y entidades adscritos al Departamento, de las infraestructuras del transporte.

h) La coordinación de la actividad de los órganos de la Secretaría de Estado y de los organismos adscritos o dependientes de ella, así como la supervisión y seguimiento de los

programas de actuación plurianual y de la gestión de dichos organismos y entidades adscritos.

i) La elaboración de la propuesta de anteproyecto de presupuestos y la gestión y tramitación de los créditos y gastos asignados al órgano superior, sin perjuicio de las competencias de otros órganos superiores o directivos del Ministerio de Transportes y Movilidad Sostenible y en coordinación con ellos.

j) El impulso de la programación, dirección y coordinación de los estudios sectoriales necesarios, informes de coyuntura y análisis del funcionamiento de los servicios de transporte y de los correspondientes órganos de gestión, desarrollados por los órganos del Departamento, con el fin de detectar las disfunciones y las necesidades y demandas sociales en relación con la movilidad.

k) La cooperación con las administraciones territoriales para el impulso de los planes de movilidad urbana sostenible y de los estudios de movilidad y su consideración en los planes urbanísticos.

l) El impulso de la planificación y seguimiento de los instrumentos económicos y las ayudas destinadas a promover la movilidad sostenible.

m) El impulso, coordinación y ejecución de planes y estrategias de movilidad sostenible, incluida la movilidad activa, así como la adopción de medidas de fomento y de comunicación de las acciones desarrolladas.

n) El impulso, la coordinación y el seguimiento de todos los procesos e instrumentos necesarios para la integración de las infraestructuras de transporte de interés general en los ámbitos urbanos.

ñ) La definición de los objetivos en materia de ordenación de los transportes terrestres en el marco de los planes y estrategias de movilidad.

o) La definición de los objetivos en materia de planificación portuaria y de las inversiones en puertos de interés general, en el marco de las directrices señaladas en la planificación general y de los planes y estrategias de movilidad.

p) La propuesta de autorización por el titular del Departamento para el establecimiento y calificación de aeropuertos civiles.

q) La autorización de las modificaciones estructurales o funcionales de los aeropuertos de interés general.

r) El informe previo sobre el establecimiento, modificación y apertura al tráfico aéreo de los aeródromos y aeropuertos de competencia de las comunidades autónomas, y sobre la aprobación de planes o instrumentos de ordenación y delimitación de su respectiva zona de servicios.

s) La propuesta al titular del Ministerio de los planes directores de los aeropuertos de interés general y del plan director de navegación aérea, y sus modificaciones, así como la resolución sobre las actualizaciones de los planes directores de los aeropuertos de interés general previstas en la normativa de aplicación.

t) El impulso del Programa Estatal de Seguridad Operacional (PESO), así como de las políticas de infraestructuras, transportes y movilidad dirigidas a la seguridad, la sostenibilidad, la lucha contra el cambio climático y la contaminación atmosférica, el ahorro energético y la mejora de la eficiencia de los servicios del transporte.

u) La resolución de expedientes sancionadores por infracciones en materia de subvenciones a residentes extrapeninsulares en el transporte aéreo y marítimo.

v) La coordinación y seguimiento de las iniciativas de I+D+i en el Ministerio de Transportes y Movilidad Sostenible, sin perjuicio de las competencias de otros órganos directivos.

w) Las actuaciones que correspondan al Ministerio, de conformidad con los acuerdos suscritos con otros departamentos ministeriales, para la financiación de trabajos de conservación o enriquecimiento del patrimonio histórico español en bienes inmuebles de interés cultural, como consecuencia de las actuaciones y de las obras públicas financiadas por el Departamento o por sus organismos, de acuerdo con el Real Decreto 111/1986, de 10 de enero, por el que se desarrolla parcialmente la Ley 16/1985, de 25 de junio, del Patrimonio Histórico Español, y sus disposiciones o acuerdos de desarrollo.

x) El seguimiento y aplicación de la política de transportes de la Unión Europea, sin perjuicio de las competencias atribuidas a otros órganos del Departamento.

y) La determinación de los servicios mínimos de carácter obligatorio para asegurar la prestación de los servicios esenciales en el ámbito de sus competencias, en los supuestos de conflicto laboral o de absentismo empresarial.

4. Corresponde al titular de la Secretaría de Estado celebrar contratos relativos a asuntos de dicho órgano y los convenios no reservados al titular del Ministerio; así como conceder subvenciones y ayudas con cargo a los créditos de gasto propios de la Secretaría de Estado, con los límites establecidos por el titular del Departamento.

5. Asimismo, la Secretaría de Estado ejercerá las siguientes funciones en relación con la coordinación y prevención de las situaciones de crisis y emergencias en el ámbito de las infraestructuras y los transportes de competencia estatal y de atención a las víctimas de los accidentes e incidentes en los modos de transporte, coordinando al resto de los órganos directivos y organismos y entidades públicas dependientes de la misma en sus respectivos ámbitos funcionales y sin perjuicio de las competencias de otros Departamentos ministeriales y otros organismos públicos:

a) Impulso y coordinación de la realización de estudios preventivos de mitigación de riesgos y adaptación de las infraestructuras y los servicios de transporte frente a eventuales situaciones de emergencias y crisis.

b) Aprobación de los protocolos para situaciones de emergencias y crisis en el ámbito de las infraestructuras y los servicios de transporte de competencia estatal, y supervisión, control y evaluación de su ejecución.

c) Supervisión y coordinación de la gestión de las situaciones de emergencias y crisis en el ámbito de las competencias de la Secretaría de Estado de Transportes y Movilidad Sostenible, y asesoramiento sobre la materia al titular del Ministerio y de los órganos directivos del Departamento y organismos y entidades adscritas al mismo.

d) La colaboración con el Defensor/a de Víctimas de Accidentes de Transporte Colectivo en materia de asistencia a las víctimas y sus familiares, y la coordinación con este de las actuaciones en situaciones de crisis y emergencia en los modos de transporte.

e) Relaciones con la Autoridad Administrativa Independiente para la Investigación Técnica de Accidentes e Incidentes ferroviarios, marítimos y de aviación civil y coordinación de la elaboración y propuesta de la normativa sobre investigación técnica de accidentes e incidentes ferroviarios, marítimos y de aviación civil.

f) Gestión del Subregistro Principal OTAN/UE/ESA en el ámbito del Ministerio de Transportes y Movilidad Sostenible.

6. De la Secretaría de Estado de Transportes y Movilidad Sostenible, bajo la superior dirección de su titular, dependen los siguientes órganos directivos:

a) La Secretaría General de Transporte Terrestre.

b) La Secretaría General de Transportes Aéreo y Marítimo.

c) La Secretaría General de Movilidad Sostenible.

7. Como órgano de apoyo y asistencia inmediata al titular de la Secretaría de Estado de Transportes y Movilidad Sostenible existe un Gabinete, con nivel orgánico de subdirección general, con la estructura que se establece en el artículo 23.3 del Real Decreto 1009/2023, de 5 de diciembre, por el que se establece la estructura orgánica básica de los departamentos ministeriales.

8. Depende directamente del titular de la Secretaría de Estado de Transportes y Movilidad Sostenible, con rango de subdirección general, el Observatorio para la coordinación y prevención de crisis en los modos de transporte, al que corresponde ejercer las funciones previstas en el apartado 5.

9. Están adscritos al Ministerio de Transportes y Movilidad Sostenible, a través de la Secretaría de Estado de Transportes y Movilidad Sostenible, a quien corresponde la dirección estratégica, la evaluación y el control de los resultados de su actividad, las siguientes entidades y entes públicos:

a) El ente público Puertos del Estado y, a través de Puertos del Estado, las Autoridades Portuarias.

b) La entidad pública empresarial Administrador de Infraestructuras Ferroviarias (ADIF).

c) La entidad pública empresarial Adif-Alta Velocidad.

d) La entidad pública empresarial Renfe-Operadora.
e) La entidad pública empresarial Enaire.

10. Depende del Ministerio de Transportes y Movilidad Sostenible, a través de la Secretaría de Estado de Transportes y Movilidad Sostenible, el organismo autónomo Centro de Estudios y Experimentación de Obras Públicas (CEDEX).

11. Corresponde al Ministerio de Transportes y Movilidad Sostenible, a través de la Secretaría de Estado de Transportes y Movilidad Sostenible, ejercer las relaciones que la Autoridad Administrativa Independiente para la Investigación Técnica de Accidentes e Incidentes ferroviarios, marítimos y de aviación civil establezca con el Gobierno en el ejercicio de sus funciones.

Artículo 3. *Secretaría General de Transporte Terrestre.*

1. Corresponde a la Secretaría General de Transporte Terrestre, con rango de subsecretaría, bajo la superior dirección del titular de la Secretaría de Estado, impulsar la realización de las inversiones en infraestructuras del transporte por carretera, la planificación y evaluación de la Red Ferroviaria de Interés General, así como la ordenación general, en el ámbito de las competencias del Estado, en materia de transporte por carretera y servicios de transporte ferroviario, priorizando las inversiones en seguridad, mantenimiento, mejora de la movilidad cotidiana, tecnificación e intermodalidad y, en particular, el ejercicio de las siguientes funciones:

a) La dirección y coordinación del ejercicio de las competencias de las Direcciones Generales dependientes de la Secretaría General, y la propuesta y formulación de sus objetivos y planes de actuación.
b) El control de la ejecución de los proyectos de inversión de las Direcciones Generales y Unidades dependientes de la Secretaría General en orden a la consecución de los objetivos fijados.
c) La asistencia a la Secretaría de Estado en la dirección estratégica, la evaluación y el control de los resultados de la actividad de los organismos y entidades adscritos a la misma, así como en la supervisión de los programas de actuación plurianual y de la gestión de dichos organismos y entidades.
d) El impulso y la coordinación de las actuaciones que acuerde la Administración en relación con las autopistas de peaje sujetas a contrato concesional, así como de otro tipo de concesiones de carreteras, y la vigilancia, inspección y control técnico y económico-financiero de las sociedades concesionarias, sin perjuicio de las competencias de otros órganos directivos del Departamento.
e) El diseño, planificación, instrumentación y seguimiento de los mecanismos que habilite la Administración General del Estado en relación con la gestión de las autopistas de peaje que no se incluyan en el ámbito de competencias de la Delegación del Gobierno en las Sociedades Concesionarias de Autopistas Nacionales de Peaje.
f) El impulso y la elevación de la propuesta de los sistemas para la financiación de la construcción, gestión y conservación de infraestructuras terrestres, en particular de las carreteras, y la coordinación de las iniciativas para su implantación.
g) El impulso de los procedimientos de contratación y gestión, así como de los proyectos normativos en el ámbito de sus competencias en materia de carreteras y ferrocarriles.
h) El impulso y seguimiento de los planes y programas de infraestructuras de transporte viario y ferroviario del Departamento.
i) El impulso de medidas dirigidas a la lucha contra el cambio climático, el ahorro energético y la mejora de la eficiencia de las infraestructuras y servicios de transporte viario y ferroviario, así como de la consecución de los Objetivos de Desarrollo Sostenible, desarrolladas en el ámbito de sus Direcciones Generales dependientes.
j) El impulso del desarrollo y aplicación de nuevas tecnologías en materia de infraestructuras y servicios de transporte viario y ferroviario de sus direcciones generales dependientes, fomentando la aplicación de nuevos desarrollos tecnológicos y las actividades de innovación.

k) La coordinación de las diferentes actuaciones de las Direcciones Generales y entidades dependientes de la Secretaría General, para una adecuada integración de las acciones relativas al transporte con las relativas a las infraestructuras que lo soportan.

l) El impulso y coordinación de las iniciativas en materia de perspectiva de género en el ámbito de las infraestructuras y transporte viario y ferroviario, sin perjuicio de las competencias de otros órganos del Departamento, y las de las Direcciones Generales dependientes, y en el marco de los planes promovidos por este.

2. De la Secretaría General dependen los órganos directivos siguientes:

a) La Dirección General de Carreteras.
b) La Dirección General del Sector Ferroviario.
c) La Dirección General de Transporte por Carretera y Ferrocarril.

3. Directamente dependiente del titular de la Secretaría General existe un Gabinete Técnico como órgano de coordinación, apoyo y asistencia inmediata a dicho titular, con nivel orgánico de subdirección general.

4. El titular de la Secretaría General de Transporte Terrestre es el titular de la Delegación del Gobierno en las Sociedades Concesionarias de Autopistas Nacionales de Peaje y ejerce las funciones que a este órgano atribuye el ordenamiento vigente. Depende directamente de dicho titular la Subdelegación del Gobierno en las Sociedades Concesionarias de Autopistas Nacionales de Peaje, con el nivel orgánico que se determine en la relación de puestos de trabajo.

5. El Ministerio de Transportes y Movilidad Sostenible, a través de la Secretaría General de Transporte Terrestre, ejerce la tutela de la sociedad estatal de Infraestructuras del Transporte Terrestre, SA (SEITTSA), en los términos previstos en la Ley 33/2003, de 3 de noviembre, del Patrimonio de las Administraciones Públicas.

6. La Agencia Estatal de Seguridad Ferroviaria, con autonomía funcional para el ejercicio de sus funciones, está adscrita al Ministerio de Transportes y Movilidad Sostenible, a través de la Secretaría General de Transporte Terrestre.

Artículo 4. *Dirección General de Carreteras.*

1. Corresponde a la Dirección General de Carreteras el ejercicio de las siguientes funciones en el ámbito de las carreteras del Estado, en el contexto de la adaptación al cambio climático, la descarbonización y la movilidad sostenible:

a) El desarrollo y seguimiento de la planificación de la Red de Carreteras del Estado, a través de los instrumentos recogidos en la Ley 37/2015, de 29 de septiembre, de carreteras, así como de otros instrumentos.

b) La elaboración, seguimiento, supervisión y aprobación de los estudios previos e informativos de carreteras, incluyendo la tramitación ambiental requerida en cada caso teniendo en cuenta los principios de descarbonización, resiliencia y de adaptación al cambio climático, así como la elaboración, seguimiento, supervisión y aprobación de los análisis de rentabilidad socioambiental y de los estudios de rentabilidad económica, social, ambiental y financiera que sean necesarios conforme a la Ley 37/2015, de 29 de septiembre, de carreteras.

c) La realización de evaluaciones de impacto de las infraestructuras viarias en la seguridad definidas en el Real Decreto 345/2011, de 11 de marzo, sobre gestión de la seguridad de las infraestructuras viarias en la Red de Carreteras del Estado.

d) La elaboración, seguimiento, supervisión y control de los estudios de viabilidad de concesiones de carreteras y la elaboración de estudios e informes y la coordinación, inspección y control de las carreteras explotadas en régimen de concesión u otro modo de gestión indirecta desde el momento de su puesta en servicio, en coordinación con la Subdelegación del Gobierno en las Sociedades Concesionarias de Autopistas Nacionales de Peaje.

e) El proyecto y la coordinación, inspección y control de las concesiones de áreas de servicio.

f) La gestión del patrimonio vial, su defensa y su mejor uso en las zonas de dominio público, de servidumbre, de afección y de influencia de las carreteras del Estado. Asimismo,

la gestión de la cesión de los tramos de las carreteras a ayuntamientos y cambios de titularidad de carreteras existentes en virtud de acuerdo mutuo con otras Administraciones Públicas.

g) La elaboración, seguimiento, supervisión y control de los anteproyectos, proyectos básicos o de trazado y proyectos de construcción para actuaciones de nuevo trazado, de acondicionamiento, de duplicación de calzada y de carreteras 2+1, así como la tramitación ambiental requerida en cada caso según la legislación vigente, teniendo en cuenta los principios de descarbonización, resiliencia y de adaptación al cambio climático.

h) La realización de las auditorías de seguridad viaria de los anteproyectos, proyectos básicos o de trazado y proyectos de construcción, así como de proyectos modificados y de la fase previa a la puesta en servicio, definidas en el Real Decreto 345/2011, de 11 de marzo, en el ámbito de las competencias del Departamento y sin perjuicio de las competencias del Ministerio del Interior.

i) La gestión y control de la construcción y de la calidad de las obras de las actuaciones mencionadas en la letra g), así como el seguimiento técnico y el control económico de las mismas y sus incidencias.

j) La completa conservación de las carreteras del Estado a través de actividades de vialidad, de conservación ordinaria y resto de operaciones e intervenciones necesarias para garantizar la adecuada calidad del servicio público viario. La participación en los órganos que se constituyan ante eventuales emergencias, así como la colaboración y coordinación con las autoridades competentes en materia de regulación, ordenación, gestión, vigilancia y disciplina del tráfico, sin perjuicio de las competencias de otros departamentos ministeriales.

k) La implementación de una política de gestión de activos en la Dirección General de Carreteras basada en estándares y normas reconocidas internacionalmente, así como la coordinación y desarrollo de los sistemas de gestión de los distintos elementos de las carreteras. Las inspecciones y reconocimientos del estado de los elementos de la carretera, así como la programación de las actuaciones de mejora, reparación y rehabilitación de los mismos en base a la información de los sistemas de gestión.

l) La planificación, gestión y seguimiento en materia de ruido, así como la elaboración de los mapas de ruido en las carreteras del Estado y sus correspondientes planes de acción.

m) La elaboración, seguimiento, supervisión y control de los proyectos básicos o de trazado y de los proyectos de construcción para actuaciones específicas de mejora, reparación o rehabilitación de elementos de la carretera, incluyendo las específicas contra el ruido; para mejoras locales, incluyendo las específicamente destinadas a los usuarios vulnerables; para actuaciones de acondicionamiento, mejora y humanización de vías urbanas; y para todas aquellas necesarias para la adecuada conservación y explotación de la red, incluyendo la tramitación ambiental requerida en cada caso según la legislación vigente teniendo en cuenta los principios de descarbonización, resiliencia y de adaptación al cambio climático. Asimismo, la gestión y control de la construcción y de la calidad de las obras de dichas actuaciones, incluyendo el seguimiento técnico y el control económico de las mismas y sus incidencias.

n) El inventario, análisis, seguimiento estadístico y elaboración de informes y estudios de accidentalidad en la Red de Carreteras del Estado. El establecimiento de directrices para llevar a cabo los procedimientos recogidos en el Real Decreto 345/2011, de 11 de marzo, o procedimientos similares que la legislación comunitaria establezca. La evaluación y gestión de la seguridad de las infraestructuras viarias en servicio, la realización de auditorías de seguridad viaria en la fase inicial en servicio y de las inspecciones periódicas de seguridad viaria, en el ámbito de las competencias del Departamento y sin perjuicio de las competencias del Ministerio del Interior. Asimismo, la coordinación de los programas de formación de los auditores de seguridad viaria.

ñ) El impulso y desarrollo de las iniciativas de movilidad ciclista en el ámbito de las carreteras del Estado, garantizando la ejecución de infraestructuras que permitan el desarrollo de una red continua y segura que facilite la movilidad urbana, periurbana e interurbana, así como la colaboración con el Ministerio de Vivienda y Agenda Urbana como responsable de la Agenda Urbana Española y con el resto de las administraciones públicas competentes para garantizar la coherencia de las políticas en la materia.

o) La elaboración, implementación, seguimiento y control de la estrategia de eficiencia energética de la Red de Carreteras del Estado, así como de otros planes estratégicos relacionados con la sostenibilidad, descarbonización, resiliencia y adaptación al cambio climático, en coordinación con el Ministerio para la Transición Ecológica y el Reto Demográfico así como con otros departamentos ministeriales competentes en la materia.

p) La elaboración, implementación, seguimiento y control de planes y proyectos de innovación que optimicen la gestión de la Red de Carreteras del Estado, con especial atención al desarrollo de herramientas innovadoras relacionadas con la mejora de la seguridad viaria, sin perjuicio de las competencias del Ministerio del Interior.

q) La elaboración, implementación, seguimiento y control del plan de digitalización de la Dirección General de Carreteras, impulsando la gestión del dato en todas las fases del ciclo de vida de la carretera, sin perjuicio de las competencias de la Subsecretaría del Departamento. Asimismo, el impulso y coordinación de los estudios, proyectos y obras específicas a desarrollar con metodología BIM.

r) El análisis, diagnosis y prognosis de la demanda del transporte por carretera, incorporando nuevas tecnologías.

s) La participación en la elaboración y seguimiento de las políticas nacionales y europeas en materia de I+D+i en carreteras y la representación en otros programas, foros y organizaciones de carácter nacional, europeo e internacional competentes en el diseño de políticas en materia de I+D+i en carreteras, sin perjuicio de las competencias de otros órganos del Departamento o de otros departamentos ministeriales.

t) La elaboración de la propuesta de anteproyecto de presupuestos y la gestión y tramitación de los créditos y gastos asignados al órgano directivo, así como la gestión de los asuntos relativos a la licitación, contratación, adquisiciones y expropiaciones, sin perjuicio de las competencias de la Subsecretaría u otros órganos superiores o directivos del Departamento y en coordinación con ellos. Asimismo, la programación, seguimiento y evaluación de los proyectos financiables con fondos europeos, así como la elaboración y propuesta de instrucciones relativas a todos los procedimientos relacionados en este párrafo.

u) El desarrollo y seguimiento de los convenios y protocolos en los que participe la Dirección General de Carreteras, excepto los relativos a cesión de tramos de carreteras a ayuntamientos y cambios de titularidad de carreteras existentes en virtud de acuerdo mutuo con otras administraciones públicas.

v) La coordinación, seguimiento y gestión de la programación de actuaciones a desarrollar en las carreteras del Estado que permita la toma de decisiones estratégicas, el análisis y el control de operaciones, así como el establecimiento de un modelo de gestión por hitos y objetivos en el desarrollo de las actividades.

w) La elaboración y propuesta de la normativa técnica, instrucciones internas y documentos técnicos de aplicación en las carreteras del Estado, así como la participación en la elaboración de normas de la Unión Europea y de otras organizaciones internacionales.

x) La coordinación, seguimiento e impulso de las actividades desarrolladas por las Demarcaciones de Carreteras. El establecimiento de metodologías y criterios homogéneos para la implantación de planes estratégicos, líneas de actuación y proyectos de forma coordinada.

2. De la Dirección General de Carreteras dependen los siguientes órganos, con nivel orgánico de subdirección general:

a) La Subdirección General de Planificación y Explotación, que ejerce las competencias indicadas en los párrafos a) a f) del apartado anterior.

b) La Subdirección General de Proyectos y Obras, que ejerce las competencias indicadas en los párrafos g) a i) del apartado anterior, así como las competencias indicadas en el párrafo m) en lo relativo a actuaciones de mejoras locales que le correspondan por sus especiales características.

c) La Subdirección General de Conservación y Gestión de Activos, que ejerce las competencias indicadas en los párrafos j) a n) del apartado anterior.

d) La Subdirección General de Sostenibilidad e Innovación, que ejerce las competencias indicadas en los párrafos ñ) a s) del apartado anterior.

e) La Subdirección General de Coordinación, que ejerce las competencias indicadas en los párrafos t) y u) del apartado anterior.

Artículo 5. *Dirección General del Sector Ferroviario.*

1. Corresponde a la Dirección General del Sector Ferroviario, el ejercicio de las funciones atribuidas al Ministerio de Transportes y Movilidad Sostenible en el ordenamiento jurídico vigente en relación con la Red Ferroviaria de Interés General del Estado y, en concreto, las siguientes funciones:

a) La coordinación entre el administrador de infraestructuras ferroviarias y los operadores del mercado ferroviario, en especial en lo que se refiere a corredores transeuropeos y redes de cercanías, bajo la supervisión de la Secretaría de Estado.

b) La propuesta y elaboración de los proyectos de disposiciones normativas de carácter general relativos a la Red Ferroviaria de Interés General del Estado, y en general, la propuesta y elaboración de aquellos proyectos normativos relativos a las competencias de la Secretaría General en materia ferroviaria. Asimismo, la participación en la elaboración de normas de la Unión Europea y otras organizaciones internacionales, así como la propuesta de trasposición de las normas europeas relativas a las infraestructuras ferroviarias e instalaciones de servicio que formen parte de la Red Ferroviaria de Interés General, a la actividad y la financiación de los administradores de infraestructura y al resto de competencias de la Dirección General.

c) La propuesta de la normativa técnica en el ámbito de la Red Ferroviaria de Interés General del Estado, sin perjuicio de las competencias en materia de seguridad operacional, interoperabilidad y mercancías peligrosas de la Agencia Estatal de Seguridad Ferroviaria.

d) El ejercicio de las funciones de Autoridad Ferroviaria asignadas a esta figura en las Instrucciones Ferroviarias u otras normas técnicas.

e) La elaboración y propuesta de los planes de Implementación derivados de las Especificaciones Técnicas de Interoperabilidad aprobadas por la Unión Europea, así como de otros planes en relación con la Red Ferroviaria de Interés General del Estado derivados de la normativa de la Unión Europea, sin perjuicio de las competencias en materia de Interoperabilidad de la Agencia Estatal de Seguridad Ferroviaria.

f) La planificación de la Red Ferroviaria de Interés General, bajo los principios establecidos por los planes estratégicos del Departamento y la elaboración, seguimiento, supervisión y control de la de los correspondientes planes ferroviarios y en particular, de la Estrategia indicativa del desarrollo, mantenimiento y renovación de las infraestructuras ferroviarias integrantes de la Red Ferroviaria de Interés General, prevista en el artículo 5 de la Ley 38/2015, de 29 de septiembre, del sector ferroviario.

g) La elaboración, tramitación, seguimiento y control de estudios de viabilidad e informativos y la elaboración de proyectos de delimitación y utilización de espacios ferroviarios, en el ámbito de las infraestructuras e instalaciones de servicio de la Red Ferroviaria de Interés General del Estado.

h) La planificación de las terminales ferroviarias e instalaciones de servicio, cuya titularidad sea de los administradores generales de infraestructuras ferroviarias, así como la elaboración y tramitación de los estudios informativos, en su caso, precisos para su desarrollo, en el marco de la planificación estratégica establecida por los órganos competentes del Departamento.

i) La realización de estudios de carácter prospectivo, económico-financiero y territorial, en materia de infraestructuras ferroviarias, y el apoyo y promoción del desarrollo de las infraestructuras ferroviarias que faciliten el transporte intermodal.

j) La propuesta, seguimiento y coordinación de las actividades que el Ministerio de Transportes y Movilidad Sostenible deba realizar en relación con el tramo ferroviario internacional Figueres-Perpignan.

k) El impulso de la implantación y aplicación de nuevas tecnologías en el ámbito de la Red Ferroviaria de Interés General del Estado, sin perjuicio de las competencias de otros órganos del Departamento y de forma coordinada con la Agencia Estatal de Seguridad Ferroviaria.

l) La propuesta y tramitación del Catálogo de infraestructuras ferroviarias de la Red Ferroviaria de Interés General, previsto en el artículo 4 de la Ley 38/2015, de 29 de septiembre, del sector ferroviario, y sus actualizaciones, así como la propuesta y tramitación de la inclusión o exclusión en la Red Ferroviaria de Interés General de líneas según lo previsto en el citado artículo 4, o la clausura de éstas, según lo previsto en el artículo 11 de la misma.

m) La tramitación y autorización de infraestructuras ferroviarias privadas y las actividades previstas en la Ley 38/2015, de 29 de septiembre, del sector ferroviario para las infraestructuras ferroviarias en puertos y aeropuertos de interés general.

n) La propuesta y tramitación de los convenios con los administradores generales de infraestructuras previstos y la evaluación de los programas de actividad de los mismos en los términos previstos en el artículo 25 de la Ley 38/2015, de 29 de septiembre, del sector ferroviario.

ñ) La propuesta de desarrollo y actualización de los principios básicos de aplicación al sistema de cánones ferroviarios, incluidos los sistemas de incentivos y compensaciones previstos en la Ley 38/2015, de 29 de septiembre, del sector ferroviario, sin perjuicio de las competencias de la Comisión Nacional de los Mercados y la Competencia y de los administradores generales de infraestructura ferroviarias.

o) La asistencia a la Secretaría de Estado, en la evaluación de la eficacia en la gestión y el control técnico de la actividad de los administradores generales de infraestructura adscritos a la misma, en los términos previstos por el artículo 30 de la Ley 38/2015, de 29 de septiembre, del sector ferroviario.

p) La representación del Ministerio de Transportes y Movilidad Sostenible, en los organismos internacionales y de la Unión Europea relacionados con las redes ferroviarias y la participación en los órganos de coordinación y gestión de los corredores ferroviarios europeos, sin perjuicio de las competencias de otros órganos del Departamento y de forma coordinada con la Agencia Estatal de Seguridad Ferroviaria en las materias de su competencia.

q) La preparación y seguimiento de protocolos, acuerdos y convenios sobre actuaciones concertadas con otras administraciones públicas o entidades, incluidos los de carácter internacional, en el ámbito de la Red Ferroviaria de Interés general del Estado, así como la coordinación y cooperación con otros órganos administrativos, entidades públicas e instituciones, y administraciones, nacionales e internacionales, en materia ferroviaria.

r) La formulación de la propuesta de servicios mínimos en caso de huelga del personal de los administradores generales de infraestructuras ferroviarias.

s) Las actuaciones expropiatorias en materia de infraestructuras ferroviarias.

t) La propuesta y tramitación de la Declaración de utilidad pública de las instalaciones de servicio a los efectos previstos en la legislación en materia de expropiación forzosa, y las actuaciones expropiatorias posteriores a esta declaración, así como la autorización de la ocupación de dominio público de las instalaciones de servicio.

u) La elaboración de la propuesta de anteproyecto de presupuestos y la gestión y tramitación de los créditos y gastos asignados como propios al órgano directivo, y la gestión de asuntos relativos a la contratación de la Dirección General, sin perjuicio de las competencias de otros órganos superiores o directivos del Departamento y en coordinación con ellos.

2. Dependen de la Dirección General del Sector Ferroviario, con nivel orgánico de subdirección general:

a) La Subdirección General de Planificación Ferroviaria, a la que corresponde el ejercicio de las funciones a que se refiere el apartado 1.d), e), f), g), h), j) y k), así como las recogidas en los apartados i), p) y q), relativas a las actividades de planificación.

b) La Subdirección General de Evaluación y Normativa Ferroviaria, a la que corresponde el ejercicio de las funciones a que se refiere el apartado 1.b), c), l), m), n), ñ), o) y r), así como las recogidas en el apartado 1.i), p) y q), relativas a las actividades de evaluación y normativa.

3. Asimismo, depende de la Dirección General del Sector Ferroviario con el nivel orgánico que se determine en la relación de puestos de trabajo, la División de

Expropiaciones Ferroviarias, a la que corresponde el ejercicio de las funciones a que se refieren los apartados 1.s) y t).

Artículo 6. *Dirección General de Transporte por Carretera y Ferrocarril.*

1. Corresponde a la Dirección General de Transporte por Carretera y Ferrocarril la ordenación general, en el ámbito de las competencias del Estado, en materia de transporte por carretera, servicios de transporte ferroviario y transporte por cable y, en particular, el ejercicio de las siguientes funciones:

a) La ordenación general y regulación del sistema de transporte por carretera y ferrocarril, que incluye la elaboración de los proyectos normativos mediante los que se establezcan las reglas básicas del mercado ferroviario y de transportes por carretera, así como el resto de las normas que resulten necesarias para el correcto desenvolvimiento de dichos mercados.

b) La participación en la elaboración de normas de la Unión Europea y otras organizaciones internacionales, así como la propuesta de transposición de las directivas comunitarias sobre competencias de la Dirección General en coordinación con otros organismos y entidades del Departamento.

c) La secretaría del Consejo Nacional de Transportes Terrestres.

d) La coordinación de las Juntas Arbitrales del Transporte y la resolución de conflictos competenciales entre ellas.

e) La elaboración de reglas de coordinación relativas al ejercicio de las competencias delegadas por el Estado en las comunidades autónomas en materia de servicios de transporte ferroviario y por carretera.

f) La relación ordinaria con los órganos colegiados integrados en el Ministerio de Transportes y Movilidad Sostenible y con todas aquellas entidades que representen al sector empresarial en materia de servicios de transporte por carretera y ferrocarril.

g) El otorgamiento de autorizaciones y títulos habilitantes para la prestación de los servicios de transporte por carretera que resulten exigibles conforme a la legislación interna o de la Unión Europea, o los convenios internacionales suscritos por España.

h) La gestión y tramitación presupuestaria y de los gastos, sin perjuicio de las competencias de la Subsecretaría de Transportes y Movilidad Sostenible u otros órganos superiores o directivos del Departamento y en coordinación con ellos.

i) La organización técnica de los registros generales y bases de datos de los servicios de transporte por ferrocarril y carretera, y de las herramientas de apoyo a los procesos de gestión e inspección desempeñados por las comunidades autónomas en ejercicio de las competencias delegadas por el Estado.

j) El impulso de la implantación y aplicación de nuevas tecnologías en los servicios de transporte ferroviario y por carretera relacionados con los sistemas inteligentes de transporte, sin perjuicio de las competencias del Ministerio del Interior y en coordinación con la Dirección General de Carreteras y otros organismos y entidades del Departamento.

k) El impulso de medidas dirigidas a la lucha contra el cambio climático, el ahorro energético y la mejora de la eficiencia de los servicios de transporte por carretera y ferrocarril, sin perjuicio de las competencias de otros órganos y departamentos.

l) La propuesta de establecimiento de obligaciones de servicio público en la prestación de servicios de transporte de viajeros por ferrocarril y carretera, así como, en su caso, la determinación de las correspondientes compensaciones, y la tramitación, adjudicación y en su caso, modificación, de los oportunos contratos de gestión de servicios públicos u otros instrumentos mediante los que se hubiese formalizado su contenido.

m) La elaboración de estudios para el análisis de los servicios de transporte ferroviario y por carretera y la elaboración de planes de actuación administrativa sobre dichas materias, así como el apoyo y promoción del desarrollo del transporte intermodal.

n) La gestión y tramitación de las ayudas y subvenciones que se otorguen con cargo a créditos del Departamento, en el ámbito de competencias de esta dirección general.

ñ) La gestión y tramitación de las subvenciones al transporte ferroviario a familias numerosas, incluyendo el inicio, tramitación y resolución de expedientes de reintegro en esta

materia, así como la designación de instructor en los procedimientos sancionadores sobre la materia.

o) La gestión de las obligaciones de servicio público impuestas a servicios de transporte por ferrocarril o carretera, así como de los correspondientes contratos y de ejecución presupuestaria de las partidas previstas para su compensación.

p) Todas aquellas funciones que la legislación sobre transporte atribuye al Ministerio de Transportes y Movilidad Sostenible en relación con los servicios de transporte ferroviario prestados por empresas ferroviarias.

q) La inspección y el control del cumplimiento de las normas reguladoras de los servicios de transporte ferroviario y por carretera y de sus actividades auxiliares y complementarias.

r) La elaboración de los planes anuales de actuación general de los servicios de inspección, en colaboración, en su caso, con las comunidades autónomas y las ciudades de Ceuta y Melilla.

s) La incoación, instrucción y resolución de los expedientes sancionadores por incumplimiento de las normas reguladoras de los servicios de transporte ferroviario y por carretera y de sus actividades auxiliares y complementarias.

t) La coordinación de la actividad inspectora y sancionadora en materia de transporte terrestre que ha sido delegada por el Estado en las comunidades autónomas y en las ciudades de Ceuta y Melilla.

u) La coordinación de la inspección con los órganos y entidades encargadas de la vigilancia del transporte ferroviario y por carretera y, en particular, con las Fuerzas y Cuerpos de Seguridad del Estado que tienen encomendada la vigilancia del transporte por carretera.

v) La defensa de los derechos de los viajeros en servicios de transporte por carretera y ferroviarios y el seguimiento de las reclamaciones relacionadas con las obligaciones de los operadores de transporte.

w) El apoyo a la Secretaría de Estado en el desarrollo de las iniciativas de desarrollo de planes y estrategias de movilidad segura y sostenible, relacionadas con el transporte por carretera y, en su caso, ferroviario.

x) La propuesta de los servicios mínimos de carácter obligatorio para asegurar la prestación de los servicios esenciales de transporte por carretera y ferrocarril.

2. De la Dirección General de Transporte por Carretera y Ferrocarril dependen los siguientes órganos con nivel de subdirección general:

a) La Subdirección General de Ordenación y Normativa de Transporte por Carretera y Ferrocarril, a la que corresponde el ejercicio de las funciones descritas en los apartados 1.a), b), c), d), e), y f).

b) La Subdirección General de Gestión del Transporte por Carretera y Ferrocarril, a la que corresponde el ejercicio de las funciones descritas en los apartados 1.g), h), i), j), l), m), n), ñ), o), p) y x).

c) La Subdirección General de Inspección de Transporte por Carretera y Ferrocarril, a la que corresponde el ejercicio de las funciones descritas en el apartado 1.q), r), s), t), u) y v).

Artículo 7. *Secretaría General de Transportes Aéreo y Marítimo.*

1. Corresponde a la Secretaría General de Transportes Aéreo y Marítimo, con rango de subsecretaría, bajo la superior dirección del titular de la Secretaría de Estado, la ordenación general del transporte marítimo y aéreo de competencia estatal en orden a garantizar una movilidad segura y sostenible, basada en criterios de justicia social y, en particular, el ejercicio de las siguientes funciones:

a) La dirección y coordinación del ejercicio de las competencias de las direcciones generales dependientes de la Secretaría General y la propuesta y formulación de sus objetivos y planes de actuación.

b) La asistencia a la Secretaría de Estado en la supervisión de los programas de actuación plurianual y de la gestión de los organismos y entidades adscritos a la misma.

c) El control de la ejecución de los proyectos de inversión de las direcciones generales dependientes de la Secretaría General en orden a la consecución de los objetivos fijados y el impulso de los procedimientos de contratación y gestión.

d) La adopción de los planes de evaluación del rendimiento del sistema de navegación aérea y aeropuertos en el ámbito de las políticas nacionales y comunitarias, así como el seguimiento de los objetivos a través de los organismos públicos dependientes de la Secretaría General.

e) La coordinación de la participación de los órganos directivos pertenecientes a la Secretaría General de Transportes Aéreo y Marítimo en el desarrollo y aplicación de la normativa comunitaria e internacional en materia de transportes aéreo y marítimo.

f) La propuesta de los servicios mínimos de carácter obligatorio para asegurar la prestación de los servicios esenciales de transporte aéreo y marítimo.

g) El seguimiento y supervisión de la gestión de los instrumentos económicos y ayudas destinadas a promover la movilidad sostenible, sin perjuicio de las competencias atribuidas a otros órganos.

h) El impulso de medidas dirigidas a la lucha contra el cambio climático, el ahorro energético y la mejora de la eficiencia de los servicios de transporte aéreo y marítimo, sin perjuicio de las competencias de otros departamentos.

i) El impulso y coordinación de las iniciativas en materia de perspectiva de género en el ámbito del transporte aéreo y marítimo, sin perjuicio de las competencias de otros órganos del Departamento, y las de las Direcciones Generales dependientes, y en el marco de los planes promovidos por este.

j) La gestión de las actuaciones que la normativa vigente asigna al Ministerio de Transportes y Movilidad Sostenible relativas a las bonificaciones al transporte de mercancías con los territorios no peninsulares.

2. De la Secretaría General de Transportes Aéreo y Marítimo dependen los órganos directivos siguientes:

a) La Dirección General de Aviación Civil.

b) La Dirección General de la Marina Mercante.

3. Directamente dependiente del titular de la Secretaría General existe un Gabinete Técnico como órgano de coordinación, apoyo y asistencia inmediata a dicho titular, con nivel orgánico de subdirección general.

4. Como supervisor del sector aéreo, está adscrita al Ministerio de Transportes y Movilidad Sostenible, a través de la Secretaría General de Transportes Aéreo y Marítimo, la Agencia Estatal de Seguridad Aérea (AESA), con autonomía funcional para el ejercicio de sus funciones.

5. Está adscrita a la Secretaría General de Transportes Aéreo y Marítimo, bajo la superior dirección del titular de la Secretaría de Estado, la entidad pública empresarial Sociedad de Salvamento y Seguridad Marítima (SASEMAR), a través de la Dirección General de la Marina Mercante.

6. Está adscrita a la Secretaría General de Transportes Aéreo y Marítimo la Comisión Nacional de Salvamento Marítimo, a través de la Dirección General de la Marina Mercante.

Artículo 8. *Dirección General de Aviación Civil.*

1. La Dirección General de Aviación Civil es el órgano del Ministerio de Transportes y Movilidad Sostenible encargado de formular propuestas de estrategia para la promoción del desarrollo sectorial, dirigir la política aeronáutica establecida por el Gobierno, coordinar las actuaciones de los organismos, entes y entidades adscritos al Departamento con funciones en aviación civil cuando se requiera, y ejercer de regulador en el sector aéreo, todo ello dentro de las competencias de la Administración General del Estado. Corresponde específicamente a dicho órgano directivo el ejercicio de las siguientes funciones:

a) La elaboración de estudios y la formulación de propuestas sobre política y estrategia del sector aéreo, incluidas las relativas a innovación, sostenibilidad, eficiencia energética y cambio climático, sin perjuicio de las competencias de otros departamentos en estas materias, así como sobre planificación y ordenación del sector, en particular en los ámbitos de la navegación aérea, transporte aéreo, aeropuertos de competencia estatal, aeronaves no tripuladas y aviación general y deportiva.

b) La elaboración y propuesta de normativa reguladora en el ámbito de la aviación y la tramitación de las propuestas normativas que se originen en la Agencia Estatal de Seguridad Aérea.

c) La aprobación de circulares aeronáuticas.

d) La representación y coordinación de la postura española en materia aeronáutica ante los organismos nacionales e internacionales relacionados con la aviación civil, sin perjuicio de las competencias de otros órganos o departamentos en materia de relaciones internacionales.

e) La negociación de los acuerdos internacionales de transporte aéreo de los que España sea Parte, sin perjuicio de las competencias de otros departamentos, así como la representación y participación en los órganos creados mediante dichos instrumentos. Así mismo, la tramitación de las propuestas de asignación y revocación de los derechos de tráfico españoles que de ellos se deriven, el control de su ejercicio, y el registro y aprobación de las tarifas aplicadas por las compañías aéreas cuando así lo establezcan tales acuerdos.

f) La adopción, cuando proceda, de los acuerdos internacionales de transporte aéreo de los que España sea Parte y la asignación y revocación de los derechos de tráfico españoles que de ellos se deriven.

g) La gestión y tramitación de los créditos y gastos asignados al órgano directivo en relación con las subvenciones al transporte aéreo a residentes extrapeninsulares, familias numerosas y obligaciones de servicio público. El ejercicio de las funciones asignadas a la Dirección General en las declaraciones de Obligaciones de Servicio Público en el transporte aéreo.

h) La resolución de expedientes en materia de subvenciones al transporte aéreo a residentes extrapeninsulares, familias numerosas y obligaciones de servicio público y la designación de instructor en los procedimientos sancionadores directamente relacionados con estas materias.

i) El ejercicio de las funciones como organismo designado para la vigilancia de la cultura justa en la notificación de sucesos de aviación civil establecidas en la normativa europea y nacional de aplicación sobre la materia.

j) La propuesta de los parámetros para la asignación de franjas horarias, designación de los aeropuertos coordinados y facilitados o su modificación, y de designación del Coordinador y facilitador de franjas horarias, su cese o su revocación, a efectos de su determinación por el titular de la Dirección General.

k) La coordinación de las actuaciones que corresponden a los Ministerios de Defensa y Transportes y Movilidad Sostenible en el ámbito de sus respectivas competencias, y ostentar y ejercer la funciones de la Secretaría de la Comisión Interministerial prevista en el artículo 6 de la Ley 21/2003, de 7 de julio, de Seguridad Aérea e impulsando las medidas de aplicación en materia de aviación civil y uso flexible del espacio aéreo.

l) Ostentar la Presidencia de la Comisión Interministerial prevista en el artículo 6 de la Ley 21/2003, de 7 de julio, de Seguridad Aérea, cuando corresponda.

m) La propuesta de calificación de los aeropuertos civiles.

n) La elaboración de la propuesta de autorización para el establecimiento y las modificaciones estructurales o funcionales de los aeropuertos de interés general.

ñ) La certificación de compatibilidad del espacio aéreo en el caso de helipuertos de competencia autonómica.

o) La tramitación e informe de los planes directores de los aeropuertos de interés general y del plan director de navegación aérea, así como el ejercicio de las funciones propias del órgano sustantivo en la evaluación ambiental estratégica de dichos planes.

p) El informe de los planes especiales de los aeropuertos de interés general y de los instrumentos de ordenación territorial y urbanística que afecten a dichos aeropuertos y a los sistemas de navegación aérea y, en particular, a su zona de servicio y servidumbres aeronáuticas.

q) Las actuaciones expropiatorias en materia de infraestructuras aeroportuarias y de navegación aérea cuya gestión esté reservada al Estado.

r) La tramitación y seguimiento de los mapas de ruido y planes de acción correspondientes a los aeropuertos de interés general y el seguimiento de los mapas

estratégicos de ruido y sus planes de acción. La tramitación de las servidumbres aeronáuticas acústicas y no acústicas.

s) La representación del Ministerio de Transportes y Movilidad Sostenible en las comisiones mixtas creadas por la normativa aplicable en materia de ruido.

t) La elaboración de la propuesta del Documento de Regulación Aeroportuaria (DORA), así como el seguimiento del DORA aprobado por el Consejo de Ministros.

u) Elevar la propuesta de Documento de Regulación Aeroportuaria (DORA) a los órganos competentes del Ministerio de Transportes y Movilidad Sostenible, así como la resolución de los expedientes sancionadores en materia de regulación aeroportuaria de su competencia.

v) El apoyo al titular de la Secretaría General de Transportes Aéreo y Marítimo en el desarrollo de sus funciones como presidente de los Comités de Coordinación Aeroportuaria.

w) La designación de los proveedores de servicios de tránsito aéreo de aeródromo, a propuesta del gestor aeroportuario.

x) La elaboración de la propuesta de anteproyecto de presupuestos y la gestión y tramitación de los créditos y gastos asignados al órgano directivo y la gestión de asuntos relativos a la contratación, sin perjuicio de las competencias de la Subsecretaría de Transportes y Movilidad Sostenible u otros órganos superiores o directivos del Departamento y en coordinación con ellos.

y) La participación en la definición de las políticas y estrategias del Gobierno en materia de transporte espacial para facilitar el desarrollo de esta actividad en nuestro país, de forma sostenible, segura y ordenada; la coordinación de las actuaciones necesarias en el ámbito de la aviación civil para compatibilizar las operaciones espaciales y el tráfico aéreo civil, en particular, en lo que se refiere a lanzamientos y reentradas de operaciones espaciales, así como las operaciones aéreas de gran altitud, en coordinación con la Agencia Espacial Española y otros departamentos ministeriales con competencias en la materia; así como la representación y participación internacional en los foros que se articulen a tal efecto en relación con estas materias, todo ello sin perjuicio y en coordinación con la Agencia Espacial Española y otros departamentos ministeriales con competencias en la materia.

2. La Dirección General de Aviación Civil se estructura en los siguientes órganos con rango de subdirección general:

a) La Subdirección General de Transporte Aéreo, a la que le corresponde el ejercicio de las funciones descritas en el apartado 1, letras a) y b) que correspondan al ámbito del transporte aéreo en general, la aviación general y deportiva, así como las correspondientes a las letras e), g), i) y j) del mismo apartado.

b) La Subdirección General de Aeropuertos y Navegación Aérea, a la que le corresponde el ejercicio de las funciones descritas en el apartado 1, letras a) y b) que correspondan al ámbito de los aeropuertos y la navegación aérea en general, así como las correspondientes a las letras k), n), ñ), o), p), q), r), s), t) e y) del mismo apartado.

Artículo 9. *Dirección General de la Marina Mercante.*

1. La Dirección General de la Marina Mercante es el órgano competente para la ordenación general de la navegación marítima y de la flota civil española, en los términos establecidos en el 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 en la Ley 14/2014, de 24 de julio, de Navegación Marítima, y le corresponden las siguientes funciones:

a) El control del tráfico marítimo y del despacho. El registro y abanderamiento de buques. Las instrucciones respecto del salvamento, los bienes naufragados y hundidos, y la prohibición de navegación por falta de aseguramiento de la responsabilidad civil por contaminación.

b) La ejecución y control de la normativa de seguridad de la navegación y del salvamento de la vida humana en la mar, así como de la seguridad y protección marítimas, incluidos los riesgos cibernéticos marítimos. El reconocimiento, aprobación y control de los centros de formación marítima. La participación en la Comisión de Faros u otros instrumentos de colaboración institucional en materia de señalización marítima.

c) La coordinación de las emergencias marítimas, la activación de los equipos de evaluación de emergencias y el seguimiento y control de su actividad, así como de su formación y adiestramiento.

d) La ordenación general de la actividad náutica de recreo, la gestión de las titulaciones náuticas.

e) El registro y control del personal marítimo civil y la adecuación de las titulaciones profesionales de la marina mercante para su ejercicio en buques civiles.

f) La expedición y renovación del Certificado de Trabajo Marítimo y la Declaración de Conformidad Laboral Marítima a que se refiere el Convenio de la Organización Internacional del Trabajo sobre el trabajo marítimo 2006.

g) La expedición y renovación del Certificado de Trabajo en la Pesca, de conformidad con el Convenio sobre el Trabajo en la Pesca, 2007 (Convenio 188 OIT).

h) La composición mínima de las dotaciones de los buques civiles a efectos de seguridad. La determinación del equipamiento mínimo de que deban ir provistos los buques y embarcaciones en función de los Convenios SOLAS, MARPOL y demás normas internacionales, supranacionales o nacionales derivadas de aquellos.

i) La ordenación y ejecución de las inspecciones y controles técnicos, estructurales y de equipamiento de los buques civiles españoles, de los que se encuentran en construcción en España o en el extranjero, y de los extranjeros cuando así se autorice por acuerdo internacional, en cumplimiento de la normativa mencionada en la letra anterior; la dirección y control de las inspecciones como Estado rector del puerto, y la supervisión de los sistemas de comunicaciones marítimas de acuerdo con los convenios internacionales.

j) El control y supervisión de las organizaciones reconocidas y autorizadas, así como de las entidades colaboradoras, en materia de inspección marítima y la supervisión de seguridad de los operadores marítimos.

k) En el marco de los convenios y directrices de la Organización Marítima Internacional (OMI), el control de las emisiones de los buques y la intensidad de carbono del transporte marítimo.

l) La responsabilidad de gestión y control de las emisiones de gases de efecto invernadero de los buques en relación con el sistema de comercio de derechos de emisión y el uso de combustibles renovables e hipocarbónicos.

m) El impulso del proceso de descarbonización y renovación medioambiental de la flota española, de conformidad con las normas de la Unión Europea.

n) La dirección de la prevención y lucha contra la contaminación del medio marino procedente de buques, embarcaciones, artefactos y plataformas, así como de la limpieza de las aguas marinas.

ñ) El control y gestión de la transferencia e introducción de organismos acuáticos perjudiciales y agentes patógenos, en el marco de los convenios de la OMI.

o) La determinación de las condiciones que deben cumplir las instalaciones y plataformas en el medio marino, incluidas las dedicadas a la producción de energía eólica marina, desde el punto de vista de la seguridad marítima y prevención de la contaminación.

p) La elaboración y propuesta de la normativa marítima.

q) El asesoramiento y apoyo jurídico interno, la tramitación de procedimientos administrativos sancionadores y de recuperación de costes, la emisión de informes y las propuestas de resolución de recursos administrativos contra resoluciones de la Administración marítima.

r) La incorporación al Derecho español de la legislación derivada de normas europeas o de organizaciones internacionales. La coordinación de la actividad internacional de la Dirección General de la Marina Mercante, especialmente en lo relacionado con la Unión Europea, la OMI y otras organizaciones internacionales en el ámbito marítimo.

s) En coordinación con la Dirección General de Aviación Civil, la elaboración y tramitación de la normativa relativa a las bonificaciones al transporte de mercancías con los territorios no peninsulares.

t) La ordenación del establecimiento y aplicación del régimen tarifario y de prestación de servicios marítimos y la propuesta de establecimiento de obligaciones de servicio público y de contratos de servicio público.

u) La elaboración de la propuesta de anteproyecto de presupuestos y la gestión y tramitación de los créditos y gastos asignados al órgano directivo y la gestión de asuntos relativos a la contratación, la gestión de los servicios de régimen interior y del patrimonio inmobiliario utilizado por la Dirección General de la Marina Mercante, así como las Capitanías Marítimas y Distritos Marítimos, y la gestión administrativa del personal y la ordenación de los recursos humanos en dicho ámbito.

v) El diseño, explotación y mantenimiento de los sistemas y medios electrónicos, informáticos y telemáticos precisos para el desarrollo de las funciones y la prestación de los servicios de información y asistencia al ciudadano; y el impulso y la gestión de la Administración electrónica; todo ello sin perjuicio de las competencias de la Subsecretaría de Transportes y Movilidad Sostenible u otros órganos superiores o directivos del Departamento y en coordinación con ellos.

w) La gestión y control de las bonificaciones al transporte marítimo de los residentes en las comunidades autónomas de Canarias, Illes Balears y las ciudades autónomas de Ceuta y Melilla, así como las de las familias numerosas.

x) La coordinación e impulso de las actuaciones que corresponde desarrollar a las Capitanías Marítimas y a los Distritos Marítimos, así como su inspección, evaluación y seguimiento.

2. La Dirección General de la Marina Mercante se estructura en los siguientes órganos con rango de subdirección general:

a) La Subdirección General de Seguridad, Contaminación e Inspección Marítima, a la que corresponde el ejercicio de las funciones descritas en el apartado 1.a), b), c), d), e), f), g), h), i), j), k), l), m), n), ñ), o) y t).

b) La Subdirección General de Normativa Marítima y Cooperación Internacional, a la que corresponde el ejercicio de las funciones descritas en el apartado 1.p), q), r) y s).

c) La Subdirección General de Coordinación y Gestión Administrativa, a la que corresponde el ejercicio de las funciones descritas en el apartado 1.u), v), w) y x).

Artículo 10. *Secretaría General de Movilidad Sostenible.*

1. Corresponde a la Secretaría General de Movilidad Sostenible, con rango de Subsecretaría, bajo la superior dirección del titular de la Secretaría de Estado, el ejercicio de las siguientes funciones:

a) La coordinación de las iniciativas en materia de movilidad sostenible entre los órganos del Departamento y con las políticas de otros departamentos ministeriales, así como con las de otras administraciones.

b) La elevación de propuestas a la Secretaría de Estado de Transportes y Movilidad Sostenible en relación con la fijación de criterios en los procesos de planificación a que se refiere el artículo 2.1.

c) La elevación de propuestas a la Secretaría de Estado de Transportes y Movilidad Sostenible en relación con los planes de movilidad sostenible y estudios de movilidad.

d) La propuesta a la Secretaría de Estado, dirección e impulso de la elaboración de Planes y Estrategias en relación con la definición de acciones de desarrollo de las políticas en materia de movilidad sostenible, saludable y segura.

e) El impulso y coordinación de medidas dirigidas a la lucha contra el cambio climático, el ahorro energético y la mejora de la eficiencia de los servicios de transporte, sin perjuicio de las competencias de otros órganos directivos y de otros departamentos.

f) El impulso y coordinación de las iniciativas en materia de perspectiva de género en materia de movilidad sostenible, sin perjuicio de las competencias de otros órganos del Departamento y en el marco de los planes promovidos por este.

g) La representación del Departamento, en el ámbito del Plan de Recuperación, Transformación y Resiliencia, ante los órganos de otros departamentos que coordinan el Plan en su conjunto, y ante las Instituciones Europeas.

h) El impulso y coordinación del diseño, la ejecución y el seguimiento del Plan para la Recuperación, Transformación y Resiliencia en lo relativo a las competencias del Ministerio de Transportes y Movilidad Sostenible.

En este mismo ámbito, la potenciación de la colaboración público-privada para la óptima ejecución de los proyectos relativos a la nueva economía en su ámbito competencial, y la potenciación de la escala, de la expansión europea e internacional y de las sinergias de las distintas iniciativas en el ámbito del transporte y la movilidad.

2. De la Secretaría General de Movilidad Sostenible depende la Dirección General de Estrategias de Movilidad.

3. Directamente dependiente del titular de la Secretaría General existe un Gabinete Técnico como órgano de coordinación, apoyo y asistencia inmediata al titular, con nivel orgánico de subdirección general.

4. Dependen directamente de la Secretaría General de Movilidad Sostenible, la Comisión para la coordinación del transporte de mercancías peligrosas y la Comisión para la coordinación del transporte de mercancías perecederas.

Artículo 11. *Dirección General de Estrategias de Movilidad.*

1. Corresponde a la Dirección General de Estrategias de Movilidad, para el desarrollo de los objetivos de las políticas de movilidad del Departamento, bajo la superior dirección de la Secretaría General de Movilidad Sostenible, el ejercicio de las siguientes funciones:

a) La participación en la planificación y el seguimiento en materia de redes transeuropeas del transporte y de conexiones transfronterizas y el impulso, desarrollo, coordinación y homogeneización de metodologías y aplicaciones de apoyo a los procesos de planificación estratégica y de toma de decisiones incorporando las variables económicas, sociales, financieras y medioambientales.

b) El impulso de la planificación en materia de intermodalidad, logística, modos y medios saludables y otros programas sectoriales.

c) La promoción, impulso y coordinación de los distintos modos de transporte, para potenciar la intermodalidad y la multimodalidad, con objeto de facilitar un sistema de transportes cohesionado e interoperable que conjuntamente responda de manera eficiente y sostenible a las necesidades de movilidad de personas y mercancías; así como el análisis, coordinación e impulso de actuaciones estratégicas en materia de logística.

d) La coordinación de las actuaciones para la mejora de la integración de los aspectos medioambientales en la planificación de las infraestructuras de transporte, incluida su resiliencia frente al cambio climático, y de la movilidad y la realización de estudios medioambientales de carácter estratégico.

e) La coordinación y seguimiento de los informes previos a los instrumentos de ordenación territorial y urbanística que afecten a las infraestructuras de interés general y a la movilidad, que no se encuentren en el ámbito competencial sectorial de otros órganos del Departamento.

f) La coordinación y gestión de los fondos de financiación europeos FEDER (Fondo Europeo de Desarrollo Regional), CEF (Mecanismo Conectar Europa) y Fondo de Solidaridad que corresponda al Ministerio de Transportes y Movilidad Sostenible, así como el diseño, seguimiento y gestión de otros fondos en el marco de la logística y el transporte intermodal.

g) La elaboración de estudios para el análisis del sistema de transporte y la movilidad, así como la recopilación e integración de la información necesaria, para proporcionar una visión integrada del funcionamiento de todos los modos y de su intermodalidad.

h) El seguimiento y cooperación con los centros directivos del Departamento, en el desarrollo y aplicación de nuevas tecnologías en el ámbito del transporte y la movilidad, sin perjuicio de las competencias de otros departamentos, así como el seguimiento de las políticas de investigación, desarrollo tecnológico e innovación en el ámbito del transporte y la movilidad.

i) La gestión y actualización del Punto de Acceso Nacional de Transporte Multimodal.

j) La participación, seguimiento y control de la política de la Unión Europea en relación con los programas europeos de navegación por satélite que resulten de aplicación al transporte y la movilidad, incluidas la representación y la participación en los organismos de la Unión Europea, así como los internacionales, y la coordinación de las actuaciones de los distintos departamentos en la materia.

k) El análisis de las políticas y medidas de lucha contra el cambio climático, mejora de la calidad del aire y ahorro y eficiencia energética en el sector del transporte, en coordinación con otros órganos del Departamento.

El apoyo técnico a la formulación de las estrategias de respuesta a estos retos ambientales y energéticos, y la coordinación en el cumplimiento de las obligaciones de información y en la representación del Departamento en órganos colegiados relacionados con estas materias.

l) Las funciones que en relación con la Comisión para la coordinación del transporte de mercancías peligrosas y la Comisión para la coordinación del transporte de mercancías perecederas, correspondan al Ministerio de Transportes y Movilidad Sostenible.

m) La elaboración de propuestas a la Secretaría General de Movilidad Sostenible en relación con la fijación de criterios en los procesos de planificación a que se refiere el artículo 2.1.

n) El apoyo y asistencia a la Secretaría General en la elaboración, desarrollo, coordinación y seguimiento de planes y estrategias en el ámbito de políticas de movilidad, así como en el impulso, coordinación y ejecución de planes y estrategias de movilidad segura y sostenible, incluida la movilidad activa, y las medidas que se adopten de fomento y de comunicación de las acciones desarrolladas.

ñ) El diseño, seguimiento y gestión de otros instrumentos económicos y ayudas destinadas a promover la movilidad sostenible, sin perjuicio de las competencias atribuidas a otros órganos.

o) El diseño, gestión y tramitación de las subvenciones a comunidades autónomas, consorcios regionales de transportes y autoridades de transporte metropolitano, destinadas a la financiación del transporte de viajeros y a entidades locales por servicios de transporte, que se otorguen con cargo a créditos del Departamento, incluidas las financiadas con fondos europeos, sin perjuicio de las competencias de otros órganos del Departamento.

p) El diseño, gestión y coordinación de las políticas dirigidas a los usuarios y empresas vulnerables en el ámbito del transporte y la movilidad.

q) La elaboración de la propuesta de anteproyecto de presupuestos y la gestión y tramitación de los créditos y gastos asignados al órgano directivo y la gestión de asuntos relativos a la contratación, sin perjuicio de las competencias de la Subsecretaría de Transportes y Movilidad Sostenible u otros órganos superiores o directivos del Departamento y en coordinación con ellos.

2. De la Dirección General de Estrategias de Movilidad depende directamente, con rango de subdirección general, la Subdirección General de Planificación, Red Transeuropea y Logística, a la que corresponde el ejercicio de las funciones descritas en el apartado 1.a), b), c), d), e), f) y m).

3. Depende directamente de la Dirección General de Estrategias de Movilidad, con el nivel orgánico que se determine en la relación de puestos de trabajo, la División de Estudios y Tecnología del Transporte, a la que corresponde el ejercicio de las funciones descritas en los apartados 1.g), h), i), j), k) y l).

Artículo 12. *Subsecretaría de Transportes y Movilidad Sostenible.*

1. Corresponde a la Subsecretaría de Transportes y Movilidad Sostenible el desempeño de las funciones que el artículo 63 de la Ley 40/2015, de 1 de octubre, de Régimen Jurídico del Sector Público, atribuye a los Subsecretarios, así como la dirección, impulso y supervisión de los órganos directamente dependientes de ella.

2. Asimismo se atribuyen a la Subsecretaría, sin perjuicio de las competencias funcionales asignadas directamente a la Secretaría de Estado y a las Secretarías Generales, las siguientes funciones:

a) La programación y presupuestación de recursos económicos y financieros del Departamento, el seguimiento de su ejecución y el control del cumplimiento de la política inversora.

b) Administrar los créditos para gastos de los presupuestos del Ministerio propios de la Subsecretaría, aprobar las modificaciones presupuestarias de los mismos, aprobar y comprometer los gastos con cargo a aquellos créditos y reconocer las obligaciones

económicas y proponer su pago en el marco del plan de disposición de fondos del Tesoro Público, todo ello dentro de la cuantía que, en su caso, establezca el titular del Departamento al efecto.

c) La concesión de subvenciones y ayudas en el ámbito de competencias del Ministerio con cargo a los créditos consignados en el servicio presupuestario 01, con los límites establecidos por el titular del Departamento.

d) La dirección e impulso de la política en geografía y coordinación en materia de cartografía, astronomía, geodesia y geofísica.

e) La gestión de la comunicación y de la publicidad institucional del Departamento y la elaboración del Plan anual de Publicidad del Ministerio de Transportes y Movilidad Sostenible, y de la colaboración en la ejecución de la política editorial del Departamento.

f) El establecimiento y gestión de los sistemas de información, así como de las infraestructuras en materia de Tecnologías de la Información y las Comunicaciones, en el ámbito del Ministerio de Transportes y Movilidad Sostenible.

g) El establecimiento y gestión de los sistemas de información del Ministerio de Transportes y Movilidad Sostenible dirigidos a los ciudadanos, la atención e información a los ciudadanos, así como la comunicación y publicidad de los organismos y empresas dependientes del Ministerio.

3. Directamente dependientes del titular de la Subsecretaría existen los siguientes órganos directivos:

a) La Secretaría General Técnica.
b) La Dirección General de Programación Económica y Presupuestos.
c) La Dirección General de Organización e Inspección.
d) La Dirección General del Instituto Geográfico Nacional.

4. Directamente dependiente del titular de la Subsecretaría de Transportes y Movilidad Sostenible existe un Gabinete Técnico como órgano de coordinación, apoyo y asistencia inmediata, con nivel orgánico de subdirección general.

5. Están adscritos a la Subsecretaría, con las funciones que les atribuyen las disposiciones vigentes, y sin perjuicio de su dependencia de los Ministerios de la Presidencia, Justicia y Relaciones con las Cortes y de Hacienda, respectivamente, los siguientes órganos con rango de subdirección general:

a) La Abogacía del Estado en el Departamento, dependiente orgánica y funcionalmente de la Abogacía General del Estado.

b) La Intervención Delegada en el Departamento, dependiente de la Intervención General de la Administración del Estado, que se estructura en tres áreas: de Fiscalización, de Auditoría y de Contabilidad, cada una de ellas a cargo de un Interventor, que actuarán bajo la dirección de un Interventor Delegado Jefe.

6. El Consejo de Obras Públicas queda adscrito al Ministerio de Transportes y Movilidad Sostenible, a través de la Subsecretaría.

7. Depende del titular de la Subsecretaría, a través de la Dirección General del Instituto Geográfico Nacional, el organismo autónomo Centro Nacional de Información Geográfica (CNIG).

8. El titular de la Subsecretaría es el presidente del Consejo Superior Geográfico, así como de la Comisión Interministerial para la incorporación de la metodología BIM en la contratación pública.

Artículo 13. *Secretaría General Técnica.*

1. La Secretaría General Técnica ejerce las siguientes funciones:

a) La asistencia al titular del Departamento y al titular de la Subsecretaría en orden a la coordinación de los servicios.

b) El informe de las disposiciones generales que emanen del Departamento, y la elaboración de las que le sean encomendadas, así como la coordinación de las actividades normativas y la redacción, en colaboración con los demás órganos directivos del Departamento, del programa normativo del Ministerio de Transportes y Movilidad Sostenible.

c) El informe sobre proyectos normativos impulsados por otros departamentos, que afecten al Ministerio de Transportes y Movilidad Sostenible.

d) La realización de estudios e informes de carácter jurídico-administrativo, tanto de Derecho nacional como comparado, en las materias de la competencia del Departamento, así como de las entidades y organismos adscritos o dependientes del mismo.

e) La tramitación, coordinación, informe y propuesta de los asuntos que hayan de ser sometidos a los órganos colegiados del Gobierno.

f) El informe de propuestas de normativa técnica y la realización de estudios técnicos y de informes de carácter tecnológico así como, en su caso, jurídicos en relación con las infraestructuras, el transporte y demás materias competencia del Departamento.

g) La tramitación de la normativa derivada de la preparación de los estatutos de las corporaciones profesionales que se relacionan con el Ministerio.

h) La tramitación y propuesta de resolución de los procedimientos de reconocimiento de los títulos de enseñanza superior expedidos por Estados miembros de la Unión Europea y demás Estados signatarios del Acuerdo sobre el Espacio Económico Europeo referentes a las profesiones relacionadas con el Departamento.

i) La tramitación y propuesta de resolución de los recursos administrativos y de los requerimientos a los que se refiere el artículo 44 de la Ley 29/1998, de 13 de julio, reguladora de la Jurisdicción Contencioso-administrativa; así como la iniciación, tramitación y propuesta de resolución de los expedientes de revisión de los actos administrativos, de declaración de nulidad de las disposiciones administrativas y de la declaración de lesividad cuando se refieran a actos del Departamento, y las relaciones con los órganos jurisdiccionales.

j) La tramitación y propuesta de resolución de los recursos previstos en los artículos 44.6 y 321.5 de la Ley de Contratos del Sector Público, cuando en el ámbito del sector público institucional vinculado al Ministerio de Transportes y Movilidad Sostenible este resultare competente para su resolución.

k) El seguimiento y coordinación de las cuestiones prejudiciales y procedimientos contenciosos con la Unión Europea, y de la transposición de Directivas en coordinación con el Ministerio de Asuntos Exteriores, Unión Europea y Cooperación.

l) La representación del Departamento en órganos administrativos de carácter interministerial no expresamente asignados a otros órganos superiores o directivos.

m) La tramitación de los proyectos de convenios y acuerdos internacionales.

n) La tramitación y propuesta de resolución de las reclamaciones de responsabilidad patrimonial derivadas del funcionamiento de los servicios de la competencia del Ministerio.

ñ) El seguimiento de los actos y disposiciones de las comunidades autónomas y la coordinación administrativa de las actuaciones en materia de traspasos de las funciones y servicios a las comunidades autónomas, en colaboración con los órganos superiores y los demás directivos del Departamento.

o) El análisis y tramitación de los convenios que suscriba el Ministerio de Transportes y Movilidad Sostenible, así como la tramitación de aquellos que suscriban las entidades y organismos adscritos o dependientes del mismo, correspondiéndole en todo caso recabar:

1.º La autorización previa del Ministerio de Hacienda, prevista en el artículo 50.2.c) de la Ley 40/2015, de 1 de octubre.

2.º El informe de la Dirección General de Cooperación Autonómica y Local y, en su caso, de la Dirección General de Régimen Jurídico Autonómico y Local, de la Secretaría de Estado de Política Territorial, del Ministerio de Política Territorial y Memoria Democrática, sobre los proyectos de convenios que se suscriban entre la Administración General del Estado y sus organismos públicos y entidades de derecho público vinculados o dependientes, con las administraciones de las comunidades autónomas y entidades locales.

3.º El informe del Ministerio de Hacienda (Secretaría de Estado de Presupuestos y Gastos), sobre cumplimiento del objetivo de estabilidad presupuestaria, de deuda pública o de la regla de gasto de las comunidades autónomas, previsto en las sucesivas leyes de presupuestos generales del Estado.

p) La coordinación de la actividad editorial y difusora de las publicaciones oficiales del Ministerio y el seguimiento del cumplimiento de la legislación vigente en esta materia. En

particular, la elaboración del programa editorial con las publicaciones oficiales, en coordinación con las distintas unidades editoras del Ministerio, así como la gestión, edición, distribución y comercialización, en su caso.

q) El reconocimiento oficial de los distintivos contemplados en la normativa técnica correspondiente.

r) La elaboración de la propuesta de anteproyecto de presupuestos y la gestión y tramitación de los créditos y gastos asignados al centro directivo, sin perjuicio de las competencias de otros órganos superiores o directivos del Departamento y en coordinación con ellos.

s) Coordinar y tramitar con el Ministerio de Hacienda las propuestas normativas que se formulen por el Departamento y sus organismos públicos para su inclusión en el anteproyecto de ley de presupuestos generales del Estado, sin perjuicio de las competencias de otros órganos superiores o directivos del Departamento y en coordinación con ellos.

t) La tramitación de la publicación de disposiciones y actos administrativos del Departamento en las secciones I y III del «Boletín Oficial del Estado».

u) Servir como punto de contacto a los efectos de la Ley 20/2013, de 9 de diciembre, de garantía de la unidad de mercado.

v) La definición de las políticas de desarrollo del servicio postal universal; la elaboración de las disposiciones de carácter general en materia postal; el seguimiento e información sobre las políticas comunitarias y las de cooperación al desarrollo en materia postal; la participación en organizaciones postales nacionales e internacionales, sin perjuicio de las que corresponden a la Comisión Nacional de los Mercados y la Competencia; la resolución de las controversias, quejas y denuncias de los usuarios en el ámbito del servicio postal universal; el ejercicio de la potestad de inspección y sanción en materia de su competencia; el sistema de autorizaciones, cobro de tasas postales y la gestión del Registro General de empresas prestadoras de servicios postales; la información a los usuarios de las condiciones de prestación de los operadores postales; la gestión del Consejo Superior Postal, de la Comisión Filatélica del Estado y del Consejo de la Orden Civil del Mérito Postal y de la Medalla al Mérito Filatélico, y la propuesta de fijación de los servicios mínimos de carácter obligatorio para asegurar la prestación del servicio postal universal.

2. La Secretaría General Técnica se estructura en los siguientes órganos con nivel orgánico de subdirección general:

a) La Vicesecretaría General Técnica, a la que corresponde el ejercicio de las funciones atribuidas a la Secretaría General Técnica en los apartados 1.a), e), m), o), s) y t).

b) La Subdirección General de Legislación, a la que corresponde el ejercicio de las funciones atribuidas a la Secretaría General Técnica en los apartados 1.b), c), d) y k).

c) La Subdirección General de Normativa y Estudios Técnicos, a la que corresponde el ejercicio de las funciones atribuidas a la Secretaría General Técnica en los apartados 1.f), g), h) y q).

d) La Subdirección General de Recursos, a la que corresponde el ejercicio de las funciones atribuidas a la Secretaría General Técnica en el apartado 1.i) y j).

e) La Subdirección General de Régimen Postal, a la que corresponde el ejercicio de las funciones a que se refiere el apartado 1.v).

3. Dependen asimismo de la Secretaría General Técnica, con el nivel orgánico que se determine en la relación de puestos de trabajo, la División de Reclamaciones de Responsabilidad Patrimonial, a la que corresponde el ejercicio de las funciones atribuidas a la Secretaría General Técnica en el apartado 1.n), y el Centro de Publicaciones, al que corresponde el ejercicio de las funciones atribuidas a la Secretaría General Técnica en el apartado 1.p).

Artículo 14. *Dirección General de Programación Económica y Presupuestos.*

1. La Dirección General de Programación Económica y Presupuestos ejerce las siguientes funciones:

a) La elaboración del anteproyecto de presupuesto del Departamento, la coordinación de la elaboración de los presupuestos de sus entidades dependientes y la trasmisión de todos ellos al Ministerio de Hacienda, en la forma reglamentariamente establecida al efecto.

b) El informe y tramitación de los expedientes de modificación presupuestaria del Departamento y sus entidades dependientes.

c) El informe y la prestación de asistencia técnica en materia presupuestaria, así como las demás funciones encomendadas a la Oficina Presupuestaria por el Real Decreto 2855/1979, de 21 de diciembre.

d) La coordinación de la elaboración y actualización del Plan Estratégico de Subvenciones de conformidad con lo establecido en la normativa vigente.

e) El seguimiento de las aportaciones a realizar por las entidades dependientes del Departamento para la financiación de los trabajos de conservación o enriquecimiento del Patrimonio Histórico Español, así como la elaboración de cuantos informes sean solicitados por el Ministerio de Cultura.

f) El seguimiento de los programas inversores del Departamento y sus entidades dependientes con detalle territorializado y por modos de transporte.

g) El seguimiento y análisis de la actividad contractual del Departamento y sus entidades dependientes y, en particular, de las actuaciones inversoras en materia de infraestructuras.

h) El seguimiento, coordinación y formulación de la propuesta de plan de acción de corrección de irregularidades, deficiencias, incertidumbres y limitaciones puestas de manifiesto en las auditorías y controles financieros efectuados al Departamento y sus entidades dependientes por parte de la Intervención General de la Administración del Estado, conforme a lo recogido en el artículo 161 de la Ley General Presupuestaria.

i) El seguimiento de la actividad económica, financiera y presupuestaria del Departamento y de los organismos y entidades dependientes.

j) La elaboración de informes de naturaleza económico-financiera respecto de las materias competencia del Departamento.

k) La programación y elaboración de las estadísticas generales que describan la actividad del Departamento que no estén incluidas en el Plan Estadístico Nacional y sean competencia de esta Dirección General, así como la elaboración de las estadísticas que el Plan Estadístico Nacional determine que son competencia de esta Dirección General.

l) La coordinación de la actividad estadística de los órganos superiores y directivos del Departamento, participación en los órganos colegiados en materia estadística de los que forme parte el Departamento, así como la centralización de la comunicación de este con el Instituto Nacional de Estadística.

m) Seguimiento y análisis de los estudios económicos y estadísticas elaboradas por otras Administraciones y organismos, públicos o privados, nacionales o internacionales, en los sectores competencia del Departamento que se consideren de interés para el mismo, sin perjuicio de las competencias de otros órganos superiores o directivos del Departamento y en coordinación con ellos.

n) La gestión y tramitación de los créditos y gastos asignados al centro directivo, así como la gestión de los asuntos relativos a la contratación y adquisiciones, sin perjuicio de las competencias de la Subsecretaría de Transportes y Movilidad Sostenible u otros órganos superiores o directivos del Departamento y en coordinación con ellos.

2. La Dirección General de Programación Económica y Presupuestos está integrada por los siguientes órganos con rango de subdirección general:

a) La Oficina Presupuestaria, a la que corresponde el ejercicio de las funciones a que se refieren los apartados 1.a), b), c), d) y e).

b) La Subdirección General de Seguimiento Económico, a la que corresponde el ejercicio de las funciones a que se refieren los apartados 1.f) y g).

c) La Subdirección General de Coordinación Económica, a la que corresponde el ejercicio de las funciones a que se refieren los apartados 1.h) e i).

d) La Subdirección General de Estudios Económicos y Estadísticas, a la que corresponde el ejercicio de las funciones a que se refieren los apartados 1.j), k), l) y m).

Artículo 15. *Dirección General de Organización e Inspección.*

1. La Dirección General de Organización e Inspección ejerce las siguientes funciones:

a) La gestión del régimen interior, incluida la gestión de la seguridad, y de los servicios generales de los órganos centrales y periféricos del Departamento, que no estén atribuidos a otros órganos del Ministerio.

b) La dirección y organización del registro general, de los servicios de documentación y archivo, así como la gestión de la biblioteca general del Ministerio y la gestión y desarrollo de los servicios de documentación en materia de transportes.

c) La programación y gestión de la política de adquisiciones de los recursos materiales del Departamento.

d) La programación y gestión de la política patrimonial del Departamento, incluyendo las obras de construcción y conservación de los edificios e instalaciones cuya competencia no esté asignada a otros centros directivos.

e) Las funciones de gestión y administración de los recursos humanos del Departamento.

f) La preparación y tramitación de la oferta de empleo público, de los procesos selectivos para la cobertura de los puestos de trabajo del Departamento y la programación y gestión del plan de formación del personal.

g) Las funciones que correspondan a la Unidad de inclusión del personal con discapacidad, previstas en la disposición adicional decimoquinta del Real Decreto-ley 6/2023, de 19 de diciembre, por el que se aprueban medidas urgentes para la ejecución del Plan de Recuperación, Transformación y Resiliencia en materia de servicio público de justicia, función pública, régimen local y mecenazgo.

h) Las relaciones con las organizaciones sindicales, la prevención de riesgos laborales del ámbito asignado a la Subsecretaría y la coordinación de la actividad preventiva del resto del Ministerio, así como la representación del Departamento ante el Ministerio de Trabajo y Economía Social en los supuestos de conflicto colectivo.

i) La gestión financiera y de tesorería del Departamento; la elaboración, tramitación y abono de las nóminas de personal; la contratación correspondiente a los servicios comunes, la gestión del Portal de Contratación y cualquier otra competencia financiera y de contratación no atribuida a otros órganos del Ministerio.

j) La gestión del otorgamiento de ayudas en el ámbito de competencias del Ministerio con cargo a los créditos consignados en el servicio presupuestario 01.

k) La inspección y supervisión de los servicios para garantizar el cumplimiento de la normativa, mediante el análisis y revisión de la organización, su actuación y su funcionamiento; la racionalización y simplificación de los procedimientos y métodos de trabajo y la propuesta e impulso de medidas para la reducción de las cargas administrativas y para la eficacia, eficiencia y calidad de los servicios, así como la evaluación del cumplimiento de planes y programas anuales y plurianuales en los términos previstos en la normativa. El ámbito de actuación y funciones concretas se extenderán sobre todos los servicios de la organización administrativa central y periférica del Ministerio y de los organismos públicos vinculados o dependientes del mismo, sin perjuicio de las funciones inspectoras atribuidas al Ministerio de Política Territorial y Memoria Democrática respecto a los servicios integrados en las Delegaciones y Subdelegaciones del Gobierno. Asimismo, la realización del control de eficacia y la verificación del cumplimiento de los requisitos para actuar como medio propio del sector público institucional adscrito al Departamento, de acuerdo con la Ley 40/2015, de 1 de octubre, de Régimen Jurídico del Sector Público y en los términos establecidos en sus artículos 85 y 86.

l) Las funciones atribuidas a la unidad de control interno por el Plan de medidas antifraude del Plan de Recuperación, Transformación y Resiliencia del Ministerio.

m) La coordinación de las actividades vinculadas con las evaluaciones de las políticas públicas de competencia del Departamento en apoyo del Instituto para la Evaluación de Políticas Públicas del Ministerio de Economía, Comercio y Empresa, de acuerdo con el plan de evaluaciones de políticas públicas que apruebe el Consejo de Ministros.

n) La gestión de la información administrativa y atención al ciudadano, así como del Registro de Quejas y Sugerencias del Ministerio; la tramitación de los escritos formulados al

amparo de la Ley Orgánica 4/2001, de 12 de noviembre, reguladora del Derecho de Petición, dirigidos al Departamento; y la coordinación de las iniciativas en materia de Gobierno Abierto en el ámbito del Ministerio.

ñ) La coordinación y la supervisión de la política de protección de datos en cumplimiento de la normativa aplicable en esta materia en el ámbito de las competencias del Departamento.

o) La gestión de las comunicaciones recibidas en el marco del Sistema interno de información del Departamento, al amparo de lo previsto en la Ley 2/2023, de 20 de febrero, reguladora de la protección de las personas que informen sobre infracciones normativas y de lucha contra la corrupción.

p) La coordinación y el impulso de la estrategia sobre Tecnologías de la Información (TI) y de la transformación digital en el Departamento.

q) La planificación y gestión de las infraestructuras tecnológicas y las redes y servicios de comunicaciones; las funciones de mantenimiento de equipos informáticos del Departamento, así como la gestión técnica en materia de adquisición de licencias y equipos informáticos.

r) El desarrollo y mantenimiento de los sistemas de información en el ámbito de las competencias del Ministerio, incluyendo la gestión técnica de la contratación de servicios TI.

s) La coordinación y el impulso de la implantación de la Administración Digital, en los términos previstos en la Ley 39/2015, de 1 de octubre, de Procedimiento Administrativo Común de las Administraciones Públicas, así como la coordinación y gestión de los servicios del Departamento en Internet, el portal web, la sede electrónica y los servicios de intranet del Ministerio.

t) El seguimiento y evaluación de la gestión de los contratos, cualquiera que sea su calificación, así como de otros instrumentos jurídicos análogos, vinculados al ámbito del sector del transporte, de competencia del Ministerio y de los organismos públicos y sociedades mercantiles estatales, vinculados o dependientes del mismo, mediante el análisis y control de calidad en todas sus fases de los aspectos legales, técnicos, funcionales y administrativos, sin perjuicio de las competencias que puedan corresponder a otros órganos.

u) El desarrollo de las funciones relacionadas con el principio de igualdad efectiva entre mujeres y hombres en el ámbito de las competencias del Ministerio, de acuerdo con lo dispuesto en la Ley Orgánica 3/2007, de 22 de marzo, para la Igualdad Efectiva de Mujeres y Hombres, así como en el Real Decreto 259/2019, de 12 de abril, por el que se regulan las Unidades de Igualdad de la Administración General del Estado, incluido el impulso, la implementación y la coordinación de la Estrategia de Igualdad del Ministerio de Transportes y Movilidad Sostenible.

v) La coordinación de la política de recursos humanos de los entes, entidades públicas empresariales, sociedades y fundaciones estatales adscritos al Ministerio de Transportes y Movilidad Sostenible, especialmente en sus relaciones con el Ministerio de Hacienda y con Ministerio para la Transformación Digital y de la Función Pública, sin perjuicio de su dependencia funcional de los órganos ministeriales correspondientes.

w) La gestión de los programas de acción social y la dirección y gestión del Centro de Educación Infantil.

x) Las funciones que correspondan a la Unidad de Información y de Transparencia del Ministerio a los efectos que determina la Ley 19/2013, de 9 de diciembre, de Transparencia, acceso a la información pública y buen gobierno.

y) La gestión de la comunicación interna y de las acciones de comunicación y publicidad institucional del Departamento; la elaboración y seguimiento de la ejecución del Plan anual de Publicidad y comunicación institucional del Ministerio; el seguimiento de las acciones de comunicación y de publicidad institucional, comercial y administrativa del Departamento y de los organismos y entidades adscritos al mismo, así como del correcto uso de la imagen institucional del Ministerio.

z) La coordinación de la participación del Ministerio y de los organismos y entidades adscritos al mismo en congresos, ferias y exposiciones, en caso de participación institucional conjunta en un mismo foro.

2. La Dirección General de Organización e Inspección se estructura en los siguientes órganos con nivel orgánico de subdirección general:

a) La Oficialía Mayor, a la que corresponde el ejercicio de las funciones descritas en el apartado 1.a), b), c) y d).

b) La Subdirección General de Recursos Humanos, a la que corresponde el ejercicio de las funciones descritas en el apartado 1.e), f), g) y h).

c) La Subdirección General de Administración y Gestión Financiera, a la que corresponde el ejercicio de las funciones descritas en el apartado 1.i) y j).

d) La Subdirección General de Inspección de los Servicios y Atención a la Ciudadanía, a la que corresponde el ejercicio de las funciones descritas en el apartado 1.k), l), m), n), ñ) y o).

e) La Subdirección General de Tecnologías de la Información y Administración Digital, a la que corresponde el ejercicio de las funciones descritas en el apartado 1.p), q), r) y s).

f) La Subdirección General de Control de Calidad e Inspección Técnica, a la que corresponde el ejercicio de las funciones descritas en el apartado 1.t).

3. La persona titular de la Subdirección General de Administración y Gestión Financiera preside la Junta de Contratación del Ministerio.

Artículo 16. *Dirección General del Instituto Geográfico Nacional.*

1. La Dirección General del Instituto Geográfico Nacional ejerce las siguientes funciones:

a) La planificación y explotación científica de la instrumentación e infraestructuras astronómicas propias, incluyendo la realización de trabajos de investigación orientada a radioastronomía, así como el suministro de información oficial en materia de astronomía y la conservación del patrimonio del Real Observatorio de Madrid.

b) El desarrollo tecnológico y la gestión operativa de la instrumentación e infraestructuras propias para radioastronomía, geodesia espacial y geodinámica, especialmente para el funcionamiento del Observatorio de Yebes como instalación científico técnica singular.

c) La operación y el desarrollo de la Red Atlántica de Estaciones Geodinámicas y Espaciales (RAEGE) como estaciones geodésicas fundamentales del Sistema de Observación Geodésico Global (GGOS) para la monitorización de los parámetros geodinámicos de la Tierra y la contribución al marco de referencia terrestre para un desarrollo sostenible.

d) La planificación y gestión de las redes geodésicas y gravimétrica de ámbito nacional, de la red de nivelación de alta precisión y de la red de mareógrafos que conforman el marco y Sistema de Referencia Geodésico español, la explotación y análisis de observaciones geodésicas y geodinámicas, el desarrollo de aplicaciones sobre sistemas de navegación, posicionamiento y movilidad sostenible, así como la realización de trabajos y estudios relacionados.

e) La coordinación de la elaboración, desarrollo y seguimiento del Plan Nacional de vigilancia sísmica, vulcanológica y de otros fenómenos geofísicos.

f) La planificación y gestión de sistemas de vigilancia, comunicación y alerta a las instituciones de los movimientos sísmicos ocurridos en territorio nacional, así como la participación en redes sismológicas internacionales, la realización de trabajos y estudios sobre sismicidad, la actualización del mapa de nacional de peligrosidad sísmica y la preparación de informes sobre normativa de construcción sismorresistente.

g) La planificación y gestión de sistemas de vigilancia, comunicación y alerta a las instituciones de los maremotos que puedan afectar a las costas españolas, así como la participación en redes internacionales de alerta de tsunami y la realización de trabajos y estudios en el campo de los sistemas de alerta temprana y de la peligrosidad por maremotos.

h) La actuación como Centro Nacional de Datos de la Comisión Preparatoria de la Organización del Tratado de Prohibición Completa de Ensayos Nucleares (OTPCE) y gestión de la estación sísmica primaria PS40 del Sistema Internacional de Vigilancia de la OTPCE.

i) La planificación y gestión de los sistemas de vigilancia, comunicación y alerta a las instituciones de la actividad volcánica y determinación de los peligros asociados en territorio español y en el entorno de bases antárticas españolas, así como la realización de trabajos y estudios en el campo de la volcanología y de la alerta temprana de procesos eruptivos.

j) La planificación y gestión de redes de observación del campo magnético terrestre y su contribución a las redes internacionales de observación global, así como la observación y seguimiento de las perturbaciones geomagnéticas originadas por la actividad solar y sus efectos en territorio nacional, la elaboración de cartografía geomagnética y la realización de trabajos y estudios sobre geomagnetismo.

k) La dirección y el desarrollo de planes nacionales de observación y digitalización del territorio con aplicación cartográfica, creación de contexto geoespacial BIM, así como el aprovechamiento propio y para otras aplicaciones de interés de las administraciones públicas de sistemas aeroespaciales de fotogrametría y teledetección, y la producción, actualización y explotación de imágenes digitales, nubes de puntos altimétricos y modelos digitales de elevaciones.

l) La producción, actualización y explotación de las bases de datos de los aspectos topográficos de la Información Geográfica de Referencia considerada en el anexo I de la Ley 14/2010, de 5 de julio, sobre las infraestructuras y los servicios de información geográfica en España, sobre los datos de alto valor de las redes e infraestructuras digitales del transporte, los elementos hidrográficos, la localización geográfica y delimitación geométrica de las entidades de población y la descripción espacial y temática de la ocupación del suelo, así como la inclusión de modelos BIM en las bases digitales de geoinformación nacionales.

m) La programación del Plan Cartográfico Nacional y la producción, actualización y explotación de bases topográficas y cartográficas de ámbito nacional para su integración en sistemas de información geográfica, y para la formación del Mapa Topográfico Nacional y demás cartografía básica y derivada. Asimismo, la producción y actualización del Atlas Nacional de España, la prestación de asistencia técnica en materia de cartografía a organismos públicos, así como la dirección y gestión de los laboratorios y talleres cartográficos.

n) La producción y actualización de la cartografía temática de apoyo a los programas de actuación específica de la Administración General del Estado.

ñ) El soporte técnico y operativo del Sistema Cartográfico Nacional, en especial del Equipamiento Geográfico de Referencia Nacional mediante la gestión del Registro Central de Cartografía, la formación y actualización del Nomenclátor Geográfico Nacional a partir de la toponimia oficial, y el informe pericial sobre líneas límite jurisdiccionales municipales.

o) La gestión de los fondos históricos, cartográficos y documentales, de los fondos bibliográficos, de la colección de instrumentos y del resto del patrimonio histórico del Instituto Geográfico Nacional, promoviendo su conocimiento en la sociedad.

p) Tanto para su propio ámbito como para el relativo al Centro Nacional de Información Geográfica (CNIG), la definición del marco estratégico conjunto y la coordinación funcional de los servicios centrales y periféricos y de los proyectos nacionales e internacionales.

q) La elaboración de la propuesta de anteproyecto de presupuestos y la gestión y tramitación de los créditos y gastos asignados al órgano directivo, así como la gestión de asuntos relativos a la contratación y a las subvenciones de su competencia, sin perjuicio de las competencias de otros órganos superiores o directivos del Departamento y en coordinación con ellos.

r) La gestión de los bienes muebles e inmuebles y de los sistemas informáticos comunes que utiliza la Dirección General, sin perjuicio de las competencias de otros órganos directivos en materia de Tecnologías de la Información, así como la colaboración en materia de política de recursos humanos, régimen interior, prevención de riesgos laborales y otros servicios comunes, con los órganos directivos competentes, de acuerdo con las directrices de la Subsecretaría.

s) La participación en los órganos y organismos internacionales y de la Unión Europea relacionados con las políticas relativas a la información geoespacial, en representación de España, sin perjuicio de la participación concurrente en los mismos de otros órganos del Ministerio o de otros departamentos ministeriales.

2. La Dirección General del Instituto Geográfico Nacional está integrada por los siguientes órganos con rango de subdirección general:

a) La Secretaría General, a la que corresponde el ejercicio de las funciones descritas en el apartado 1.o), p), q) y r). Asimismo, ejercerá a través de la Secretaría Técnica del Consejo

Superior Geográfico las funciones descritas en el apartado 1.ñ) y las atribuidas en el Real Decreto 1545/2007, de 23 de noviembre, por el que se regula el Sistema Cartográfico Nacional.

b) La Subdirección General de Astronomía y Geodesia, a la que corresponde el ejercicio de las funciones descritas en el apartado 1.a), b), c) y d).

c) La Subdirección General de Vigilancia, Alerta y Estudios Geofísicos, a la que corresponde el ejercicio de las funciones descritas en el apartado 1.e), f), g), h), i) y j).

d) La Subdirección General de Cartografía y Observación del Territorio, a la que corresponde el ejercicio de las funciones descritas en el apartado 1.k), l), m) y n).

3. El organismo autónomo Centro Nacional de Información Geográfica, conforme a lo establecido en su Estatuto, ejercerá las funciones que el mismo establece, en el marco estratégico definido por la Dirección General del Instituto Geográfico Nacional.

4. Corresponde al Director General del Instituto Geográfico Nacional:

a) La presidencia del organismo autónomo Centro Nacional de Información Geográfica (CNIG).

b) Una de las tres vicepresidencias del Consejo Superior Geográfico.

c) La presidencia de la Comisión Nacional de Astronomía y de la Comisión Española de Geodesia y Geofísica, en los términos establecidos en sus respectivas normas reguladoras.

Artículo 17. *Defensor/a de Víctimas de Accidentes de Transporte Colectivo.*

1. El Defensor/a de Víctimas de Accidentes de Transporte Colectivo, con rango de Subsecretaría, depende directamente de la persona titular del Ministerio de Transportes y Movilidad Sostenible y ejerce las funciones establecidas en el Real Decreto 981/2026, de 11 de noviembre, por el que se crea el Defensor/a de Víctimas de Accidentes de Transporte Colectivo, y se modifican el Real Decreto 1009/2023, de 5 de diciembre, por el que se establece la estructura orgánica básica de los departamentos ministeriales, y el Real Decreto 253/2024, de 12 de marzo, por el que se desarrolla la estructura orgánica básica del Ministerio de Transportes y Movilidad Sostenible.

2. Bajo la dependencia del anterior, existirá la Oficina del Defensor/a de Víctimas de Accidentes de Transporte Colectivo, con rango de dirección general, de la que dependerán los órganos con rango de subdirección general previstos en el Real Decreto 981/2026, de 11 de noviembre. El Defensor/a contará, asimismo, con el Gabinete Técnico previsto en dicho real decreto.

3. La Subsecretaría de Transportes y Movilidad Sostenible prestará los servicios comunes necesarios para el funcionamiento del Defensor/a y de sus órganos dependientes, sin perjuicio de las competencias atribuidas a estos.

Disposición adicional primera. *Competencias compartidas.*

Las competencias respecto de los entes y sociedades del sector público adscritos al Departamento, se ejercerán sin perjuicio de las que puedan corresponder a otros departamentos de acuerdo con la normativa vigente.

Disposición adicional segunda. *Consejo de Obras Públicas y Centro de Estudios y Experimentación de Obras Públicas.*

El Consejo de Obras Públicas y el organismo autónomo Centro de Estudios y Experimentación de Obras Públicas (CEDEX), adscritos orgánicamente al Ministerio de Transportes y Movilidad Sostenible, tendrán una doble dependencia funcional de los Ministerios de Transportes y Movilidad Sostenible y para la Transición Ecológica y el Reto Demográfico, en la esfera de sus respectivas competencias.

Disposición adicional tercera. *Supresión de órganos.*

1. Quedan suprimidos el Comisionado Especial para el Transporte y la Movilidad Sostenible y la Dirección General de Transporte por Carretera.

2. Asimismo quedan suprimidos los siguientes órganos:

a) La Subdirección General de Ordenación y Normativa de Transporte Terrestre.
b) La Subdirección General de Gestión, Análisis e Innovación del Transporte Terrestre.
c) La Subdirección General de Inspección de Transporte Terrestre.
d) La Subdirección General de Inspección de los Servicios y Atención al Ciudadano.

Disposición adicional cuarta. *Referencias a los órganos suprimidos.*

Las referencias del ordenamiento jurídico a los órganos que se suprimen por este real decreto se entenderán realizadas a los que por esta norma se crean y los sustituyen o asumen sus competencias o, en su defecto, al órgano del que dependieran.

Disposición adicional quinta. *Delegación de competencias.*

1. Las delegaciones de competencias otorgadas en el ámbito de actuación material que corresponde al Ministerio de Transportes y Movilidad Sostenible por los distintos órganos superiores y directivos afectados por este real decreto y por el Real Decreto 829/2023, de 20 de noviembre, por el que se reestructuran los departamentos ministeriales, el Real Decreto 3/2024, de 9 de enero, por el que se reestructuran las Subsecretarías de los departamentos ministeriales, y el Real Decreto 1009/2023, de 5 de diciembre, por el que se establece la estructura orgánica básica de los departamentos ministeriales, continuarán siendo válidas y eficaces hasta que sean expresamente revocadas o nuevamente otorgadas.

2. Cuando las delegaciones de competencias que mantienen sus efectos en virtud del apartado anterior se hubiesen efectuado en favor de órganos suprimidos por alguno de los reales decretos citados, las referidas delegaciones se entenderán válidas en favor de los órganos en cuyo ámbito de actuación se encuadre la correspondiente competencia o función.

Disposición adicional sexta. *Suplencias.*

En los casos de vacante, ausencia o enfermedad de los titulares de la Subsecretaría, las Secretarías Generales y las Direcciones Generales del Departamento, y en defecto de designación de suplente conforme a lo previsto en el artículo 13 de la Ley 40/2015, de 1 de octubre, de Régimen Jurídico del Sector Público, corresponderá la suplencia a los titulares de los órganos directivos dependientes del mismo por el orden en que aparecen citados en la estructura orgánica establecida en este real decreto.

Disposición adicional séptima. *Consolidación de unidades TIC.*

En el ejercicio de las funciones de implementación y desarrollo de la política en materia de tecnologías de la información y comunicaciones en el ámbito del Ministerio, la Dirección General de Organización e Inspección promoverá, en colaboración con las unidades competentes del Ministerio y de sus organismos adscritos, la consolidación de los recursos humanos, económico-presupuestarios, técnicos y materiales vinculados.

Disposición adicional octava. *Supresión de los órganos colegiados interministeriales Comisión Permanente del Hormigón, Comisión Permanente del Cemento, Comisión Permanente de Estructuras de Acero y Comisión Permanente de Normas Sismorresistentes.*

Quedan suprimidos los órganos colegiados interministeriales Comisión Permanente del Hormigón, Comisión Permanente del Cemento, Comisión Permanente de Estructuras de Acero y Comisión Permanente de Normas Sismorresistentes.

Disposición adicional novena. *Modificaciones presupuestarias.*

Por el Ministerio de Hacienda se realizarán las modificaciones presupuestarias y habilitaciones de crédito necesarias para el cumplimiento de lo previsto en este real decreto.

Disposición transitoria única. *Unidades y puestos de trabajo con nivel orgánico inferior a subdirección general.*

1. Las unidades y puestos de trabajo con nivel orgánico inferior a subdirección general continuarán subsistentes y serán retribuidos con cargo a los mismos créditos presupuestarios, hasta que se aprueben las correspondientes relaciones de puestos de trabajo adaptadas a la estructura orgánica de este real decreto.

2. Las unidades y puestos de trabajo encuadrados en los órganos suprimidos, o cuya dependencia orgánica haya sido modificada por este real decreto, se adscribirán provisionalmente, mediante resolución del titular de la Subsecretaría, hasta tanto se apruebe la nueva relación de puestos de trabajo, a los órganos regulados en este real decreto, en función de las atribuciones que estos tengan asignadas.

Disposición derogatoria única. *Derogación normativa.*

Quedan derogadas cuantas disposiciones de igual o inferior rango se opongan, contradigan o resulten incompatibles con lo dispuesto en este real decreto y, en particular, las siguientes:

a) El Decreto 2987/1968, de 20 de septiembre, por el que se aprueba la instrucción para el proyecto y la ejecución de obras de hormigón en masa o armado.

b) El Decreto 1964/1975, de 23 de mayo, por el que se aprueba el Pliego de Prescripciones Técnicas Generales para la Recepción de Cementos y se crea una Comisión Permanente para su revisión.

c) El Real Decreto 114/1979, de 11 de enero, por el que se reestructura la Comisión Permanente Encargada de la Revisión del Pliego de Prescripciones Técnicas Generales para la Recepción de Cementos.

d) El Real Decreto 518/1984, de 22 de febrero, por el que se reorganiza la composición de la Comisión Permanente de Normas Sismorresistentes.

e) El Real Decreto 1177/1992, de 2 de octubre, por el que se reestructura la Comisión Permanente del Hormigón.

f) El Real Decreto 996/1999, de 11 de junio, por el que se modifican el Real Decreto 1177/1992, de 2 de octubre, por el que se reestructura la Comisión Permanente del Hormigón, y el Real Decreto 2661/1998, de 11 de diciembre, por el que se aprueba la Instrucción de Hormigón Estructural (EHE).

g) El Real Decreto 805/2006, de 30 de junio, por el que se reestructura la Comisión Permanente del Cemento.

h) El Real Decreto 645/2020, de 7 de julio, por el que se desarrolla la estructura orgánica básica del Ministerio de Transportes, Movilidad y Agenda Urbana.

i) La Orden de 26 de abril de 2001 por la que se crea la Comisión Interministerial Permanente de Estructuras de Acero.

j) La Orden FOM/1199/2005, de 18 de abril, por la que se actualiza la composición de la Comisión Permanente del Hormigón.

k) La Orden PRE/2004/2013, de 25 de octubre, por la que se actualiza la composición de la Comisión Permanente de Normas Sismorresistentes.

[. . .]

Disposición final segunda. *Facultades de desarrollo y ejecución.*

Se autoriza a la persona titular del Ministerio de Transportes y Movilidad Sostenible para que dicte cuantas disposiciones sean necesarias para el desarrollo y ejecución de este real decreto.

Disposición final tercera. *Autorización para la modificación de la regulación o supresión de los órganos colegiados, grupos y comisiones de trabajo ministeriales.*

De acuerdo con lo previsto en el artículo 22.2 *in fine* y 3 de la Ley 40/2015, de 1 de octubre, se autoriza a la persona titular del Ministerio de Transportes y Movilidad Sostenible para modificar o suprimir los órganos colegiados, grupos y comisiones de trabajo del

Departamento, cuya composición y funciones sean de alcance puramente ministerial, aunque su creación o regulación vigente se haya efectuado mediante real decreto o acuerdo de Consejo de Ministros.

Disposición final cuarta. *Entrada en vigor.*

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

§ 6

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. [Inclusión parcial]

Ministerio de Fomento
«BOE» núm. 253, de 20 de octubre de 2011
Última modificación: 29 de enero de 2025
Referencia: BOE-A-2011-16467

[. . .]

TEXTO REFUNDIDO DE LA LEY DE PUERTOS DEL ESTADO Y DE LA MARINA MERCANTE

[. . .]

LIBRO SEGUNDO

Marina Mercante

[. . .]

TÍTULO II

Administración marítima

[. . .]

CAPÍTULO II

Administración periférica

Artículo 266. *Capitanía Marítima. Funciones.*

1. En aquellos puertos, o grupos de puertos, en los que se desarrolle un determinado nivel de actividades de navegación o lo requieran las condiciones de tráfico, seguridad o protección marítima, existirá una Capitanía Marítima.

Reglamentariamente se establecen los requisitos mínimos que respondan a los criterios enunciados en el párrafo anterior, así como el procedimiento para la creación de estos órganos periféricos.

2. En los puertos de competencia de las Comunidades Autónomas la Administración portuaria y la Capitanía Marítima coordinarán sus actuaciones para el cumplimiento de sus fines respectivos.

3. En los puertos en que no existan Consejos de Navegación y Puerto podrán existir Consejos de Navegación presididos por el Capitán Marítimo, como órganos de asistencia, información y colaboración en asuntos marítimos, cuya composición y funcionamiento se determinan reglamentariamente.

4. El Capitán Marítimo, sin perjuicio de las instrucciones emanadas de la Dirección General de la Marina Mercante, ejercerá la dirección, organización y control de todos los servicios de la Capitanía Marítima, así como, entre otras, las siguientes funciones:

a) La autorización o prohibición de entrada y salida de buques en aguas situadas en zonas en las que España ejerce soberanía, derechos soberanos o jurisdicción, así como el despacho de buques, sin perjuicio de las preceptivas autorizaciones previas que correspondan a otras autoridades.

b) La determinación por razones de seguridad marítima de las zonas de fondeo y de maniobra en aguas situadas en zonas en las que España ejerce soberanía, derechos soberanos o jurisdicción, correspondiendo a la Administración portuaria competente la autorización de fondeo y asignación de puestos en la zona de servicio de los puertos.

Asimismo, el Capitán Marítimo podrá autorizar el fondeo de los buques en aquellas aguas que no sean consideradas como zona de servicio de los puertos.

Igualmente, el Capitán Marítimo podrá designar zonas prohibidas a la navegación por motivos de seguridad y protección marítima, seguridad de la navegación, prevención y lucha contra la contaminación marina u otras causas debidamente justificadas.

c) La intervención en los procedimientos de determinación de las condiciones de los canales de entrada y salida de los puertos, mediante informe vinculante en lo que afecte a la seguridad marítima.

d) La fijación por razones de seguridad marítima de los criterios que determinen las maniobras, incluido el atraque, a realizar por buques que porten mercancías peligrosas o presenten condiciones excepcionales.

e) La disponibilidad por razones de seguridad marítima de los servicios de practicaje y remolque en aguas situadas en zonas en las que España ejerza soberanía, derechos soberanos o jurisdicción.

f) La dirección y control organizativos de la función inspectora de los buques civiles españoles, de los que se hallen en construcción en España, de los extranjeros en casos autorizados por los acuerdos internacionales y de las mercancías a bordo de los mismos, especialmente de las clasificadas internacionalmente como peligrosas, así como de los medios de estiba y desestiba en los aspectos relacionados con la seguridad marítima.

g) Y, en general, todas aquellas funciones relativas a la navegación, seguridad marítima, salvamento marítimo y lucha contra la contaminación del medio marino en aguas situadas en zonas en las que España ejerza soberanía, derechos soberanos o jurisdicción, salvo en los casos de contaminación que se produzca en la zona de servicio de los puertos, que corresponde a las Autoridades Portuarias, con las que tendrán un deber de especial colaboración en esos supuestos.

[. . .]

§ 7

Real Decreto 638/2007, de 18 de mayo, por el que se regulan las Capitanías Marítimas y los Distritos Marítimos. [Inclusión parcial]

Ministerio de Fomento
«BOE» núm. 132, de 2 de junio de 2007
Última modificación: 17 de junio de 2011
Referencia: BOE-A-2007-10951

CAPÍTULO I

Disposiciones generales

Artículo 1. *Objeto.*

1. Este real decreto tiene por objeto regular la Administración marítima periférica española, mediante:

a) El establecimiento de una nueva ordenación y estructura de las Capitanías Marítimas constituidas por el Real Decreto 1246/1995, de 14 de julio, por el que se regula la constitución y creación de las Capitanías Marítimas.
b) La creación y regulación de los Distritos Marítimos.
c) La fijación de los requisitos, funciones y el procedimiento para la creación y supresión de los órganos periféricos, de conformidad con lo previsto por el artículo 88.1 de la Ley 27/1992, de 24 de noviembre, de Puertos del Estado y de la marina mercante.

2. A los efectos de lo dispuesto en el apartado anterior, la Administración marítima periférica se estructura en:

a) Capitanías Marítimas.
b) Distritos Marítimos.

Artículo 2. *Requisitos para la creación de las Capitanías Marítimas.*

Para la creación de las Capitanías Marítimas deberán concurrir alguno o algunos de los siguientes requisitos:

a) La existencia de puertos de interés general.
b) La gran intensidad o las especiales particularidades del tráfico marítimo, en función del volumen de la navegación, del movimiento de buques de gran tonelaje, de las características técnicas o de explotación de los buques y de la necesidad de establecer servicios de organización y control del tráfico marítimo y de remolque y practicaje, en su caso.
c) La concurrencia de condiciones técnicas o geográficas que puedan incidir en la seguridad de la navegación, de la vida humana en la mar o en la prevención de la contaminación del medio marino, valorándose a tal efecto las características de los canales,

bajos y puntas de la zona, el tránsito de buques que porten mercancías peligrosas o contaminantes y la necesidad de establecer servicios que garanticen las actividades de la navegación en las condiciones adecuadas de seguridad.

Artículo 3. *Procedimiento de creación o supresión de las Capitanías Marítimas.*

1. El procedimiento para la creación de las Capitanías Marítimas se iniciará por la Secretaría General de Transportes, bien directamente o a petición razonada de otros Departamentos ministeriales, Administraciones Públicas o personas jurídicas interesadas, previo informe de la Delegación del Gobierno correspondiente, oídas las Comunidades Autónomas y los Ayuntamientos competentes por razón de la ubicación geográfica de la Capitanía Marítima y con la autorización del Ministerio de Economía y Hacienda de acuerdo con las previsiones legales en materia presupuestaria.

2. La creación de los citados órganos se llevará a cabo mediante orden ministerial, de conformidad con lo previsto en la Ley 6/1997, de 14 de abril, de organización y funcionamiento de la Administración General del Estado.

3. La supresión de las Capitanías Marítimas se realizará con sujeción al procedimiento regulado en los apartados anteriores cuando dejen de reunirse los requisitos que originaron su creación.

Artículo 4. *Ámbito geográfico de competencias de las Capitanías Marítimas.*

El ámbito geográfico de competencias de las Capitanías Marítimas comprenderá:

a) La zona de la ribera del mar así como los espacios terrestres en los que se encuentren instalaciones o se realicen actividades cuya autorización, control o inspección corresponda a la Capitanía Marítima, situados entre los puntos del territorio que al efecto se fijen en las disposiciones de creación anteriormente citadas.

b) Las aguas marítimas en las que España ejerce soberanía, derechos soberanos o jurisdicción comprendidas entre las líneas de rumbo que parten hacia el mar desde los puntos del territorio citados en el párrafo anterior, así como las aguas adyacentes a las islas situadas entre dichas líneas.

c) Las desembocaduras de los ríos y sus aguas hasta donde se haga sensible el efecto de las mareas, así como los tramos navegables de los ríos hasta donde existan puertos de interés general.

Artículo 5. *Creación y supresión de los Distritos Marítimos.*

1. El ámbito geográfico de cada Capitanía Marítima comprenderá uno o varios Distritos Marítimos, con la consideración de órganos administrativos dependientes del Capitán Marítimo. Al frente de cada Distrito Marítimo existirá un Jefe de Distrito.

2. Para fijar el número de Distritos correspondientes a cada Capitanía Marítima se tomará en consideración el volumen de la flota, la existencia de instalaciones portuarias y la intensidad de las actividades náutico-deportivas que se desarrollen en la zona.

3. El procedimiento de creación o supresión de los Distritos Marítimos se realizará a propuesta de la Dirección General de la Marina Mercante y previo informe del Capitán Marítimo competente, y se resolverá por orden conjunta de los Ministros de Fomento y de Administraciones Públicas.

4. En la sede de las Capitanías Marítimas existirá una Jefatura de Distrito. El Capitán Marítimo atribuirá las funciones de la jefatura de dicho Distrito a la unidad administrativa de la Capitanía que resulte de la aplicación de los criterios que al efecto se establezcan por el Director General de la Marina Mercante.

Artículo 6. *Dependencia orgánica.*

Las Capitanías Marítimas y los Distritos Marítimos dependen orgánica y funcionalmente del Ministerio de Fomento, a través de la Dirección General de la Marina Mercante.

Artículo 7. *Coordinación con otros organismos y entidades.*

1. Tanto en los puertos de interés general como en los de competencia de las Comunidades Autónomas, la Capitanía Marítima coordinará sus actividades con la autoridad u organización portuaria correspondiente para el cumplimiento de sus fines respectivos relacionados con la seguridad marítima y de la navegación, el salvamento de la vida humana en el mar y la prevención y lucha contra la contaminación del medio marino y la protección marítima, con sujeción a lo dispuesto en los artículos 4 y 18 de la Ley 30/1992, de 26 de noviembre, de Régimen jurídico de las administraciones públicas y del procedimiento administrativo común.

2. Los servicios marítimos encomendados por la Administración General del Estado a la Sociedad de Salvamento y Seguridad Marítima en materia de salvamento marítimo y prevención y lucha contra la contaminación, que se presten por dicha sociedad en el ámbito geográfico de competencias de las Capitanías Marítimas, se llevarán a cabo bajo la dirección y con sujeción a las instrucciones del Capitán Marítimo correspondiente, conforme a lo dispuesto en la normativa sobre planes y programas aplicables a estas materias, sin perjuicio de lo dispuesto en los protocolos de actuación formalizados al efecto entre dicha sociedad y la Dirección General de la Marina Mercante.

3. Asimismo, las Capitanías Marítimas colaborarán y se coordinarán con el Centro para la Prevención y Lucha contra la Contaminación Marítima y del Litoral, al que facilitarán cada tres meses y, en todo caso de forma inmediata en el supuesto de producirse un suceso de contaminación marina, la información necesaria para el cumplimiento de sus fines, de acuerdo con lo previsto en los artículos 4 y 18 de la Ley 30/1992, de 26 de noviembre.

4. Sin perjuicio de lo dispuesto en el artículo 10.c), los Capitanes Marítimos pondrán en conocimiento de las Administraciones públicas territoriales todo siniestro, accidente o suceso que se produzca en las aguas adyacentes a su ámbito territorial, siempre que pudieran verse afectadas en función de la importancia o la gravedad del evento.

Artículo 8. *Realización de obras o modificaciones marítimas en los puertos.*

1. Para hacer posible el ejercicio de las funciones que el artículo 88.3, letras c), e) y g), de la Ley 27/1992, de 24 de noviembre, atribuye al Capitán Marítimo respecto de los canales de entrada y salida de los puertos y de la disponibilidad, por razones de seguridad marítima, de los servicios de practicaje y remolque, las autoridades portuarias estatales y autonómicas informarán a éste sobre cualquier obra o modificación de los diques de abrigo, del balizamiento y demás circunstancias que afecten a la configuración y sondas de los accesos al puerto, así como de su estado general y de su desarrollo, y de cualquier incidencia que afecte o pueda afectar a la seguridad marítima y de la navegación y a la prevención de la contaminación marina.

Dicha información deberá suministrarse asimismo al Instituto Hidrográfico de la Marina para su toma de razón en los correspondientes portulanos y para su difusión a través de los avisos a los navegantes.

2. Cuando las obras o modificaciones a que se refiere el apartado anterior afecten a instalaciones otorgadas en régimen de concesión o autorización o se produzca cualquier circunstancia que pueda afectar a la seguridad marítima, de la navegación o a la prevención de la contaminación marina en relación con aquéllas, los concesionarios o titulares de la autorización deberán comunicar dicha información a las Capitanías Marítimas y al Instituto Hidrográfico de la Marina.

3. En los puertos en los que sea obligatorio el servicio de practicaje, cuando dichas obras o modificaciones alteren o puedan alterar la navegación segura hacia o desde el punto previsto de embarque de los prácticos, deberá modificarse la posición del citado punto hasta un lugar seguro. Para ello, las autoridades portuarias citadas en el apartado 1, con el informe vinculante del Capitán Marítimo en lo que afecta a la seguridad marítima y de la navegación, oída la Corporación de prácticos, establecerán el nuevo punto de embarque.

CAPÍTULO II

Funciones de los Capitanes Marítimos y de los Jefes de Distrito

Artículo 9. *El Capitán Marítimo.*

1. El Capitán Marítimo ejerce la jefatura de todas las unidades administrativas dependientes directamente de la Capitanía Marítima, así como la dirección y coordinación de los Distritos Marítimos integrados en el ámbito geográfico de la misma.

2. Bajo la superior dirección de la Secretaría General de Transportes y con dependencia orgánica y funcional de la Dirección General de la Marina Mercante, el Capitán Marítimo está facultado, con sujeción a las órdenes y directrices de la Dirección General de la Marina Mercante, para organizar las tareas encomendadas a la Capitanía Marítima del modo que considere más eficaz para el cumplimiento de sus fines.

3. Asimismo, en su condición de autoridad y en los términos fijados en el apartado anterior, el capitán marítimo dirigirá e impulsará las actividades inherentes a las funciones que le están atribuidas.

4. En los supuestos de vacante, ausencia o enfermedad el Capitán Marítimo será sustituido en el ejercicio de sus funciones por el titular de la unidad administrativa que designe la Dirección General de la Marina Mercante.

Artículo 10. *Funciones del Capitán Marítimo.*

Además de las funciones que les atribuyen los artículos 88, 107, 108, 109, 111 y 112 de la Ley 27/1992, de 24 de noviembre, y de cualesquiera otras que les confiera expresamente la normativa vigente, de acuerdo con lo dispuesto en el artículo 88.3.g) de la citada ley, el Capitán Marítimo ejercerá las siguientes:

a) Las actuaciones que, conforme a lo dispuesto por los planes y programas de salvamento de la vida humana en la mar y de lucha contra la contaminación del medio marino, le corresponda asumir, así como la coordinación con las Administraciones Públicas con competencia sobre esta materia, en los términos establecidos en la legislación vigente, sin perjuicio de lo dispuesto en el apartado 2 del artículo 7.

b) Las funciones que le correspondan de acuerdo con lo dispuesto en los artículos 36 y 36 bis del Texto Refundido de la Ley de Aguas, aprobado por el Real Decreto Legislativo 1/2001, de 20 de julio.

c) La comunicación a la Dirección General de la Marina Mercante de todos aquellos siniestros, accidentes y sucesos que se produzcan en las aguas de competencia de la Capitanía Marítima.

d) La ejecución de cuantas medidas le encomiende la Dirección General de la Marina Mercante en situaciones de siniestros, accidentes o sucesos, así como la adopción de cuantas medidas de urgencia estime procedente para salvaguardar la seguridad marítima o prevenir la contaminación marítima.

e) La solicitud a la autoridad judicial competente de la adopción de las medidas que sean necesarias para exigir al naviero o al propietario del buque el cumplimiento de sus obligaciones en el caso de accidentes o circunstancias extraordinarias relacionadas con el buque o su navegación, así como recabar la colaboración de las Administraciones Públicas competentes por razón de la materia.

f) La participación y la realización de las actuaciones que la Comisión encargada de la investigación de siniestros y sucesos marítimos pueda encomendarle, en los términos previstos en su normativa reguladora.

g) La prevención y control de los vertidos contaminantes procedentes de buques, plataformas fijas u otras instalaciones marítimas en las aguas comprendidas en el ámbito geográfico de competencia de la Capitanía.

h) La prohibición o restricción de la navegación, para determinadas zonas y por tiempo limitado, por razones de seguridad de la vida humana en la mar y de la navegación y de prevención y lucha contra la contaminación marina, o para determinados buques civiles, por razones de prevención de actividades ilícitas o tráficos prohibidos, de conformidad con lo que, en su caso, disponga la legislación en materia de seguridad ciudadana.

i) La autorización de fondeo fuera de las aguas de servicio de los puertos de interés general, sin perjuicio de las funciones reguladas el artículo 11.2.g).

j) La aplicación y control de las prescripciones en materia de protección marítima a bordo de los buques.

k) La resolución de los expedientes en materia de tripulaciones mínimas de seguridad para embarcaciones de eslora (L) inferior a 24 metros.

l) La propuesta, a la Dirección General de la Marina Mercante, de los sistemas de organización del tráfico marítimo y de los balizamientos en aguas situadas fuera de las zonas de servicio de los puertos que se estimen pertinentes para garantizar la seguridad marítima y de la navegación, así como la determinación de sus procedimientos de control.

m) La propuesta de resolución a la Dirección General de la Marina Mercante de expedientes sobre exención de la obligatoriedad de la utilización del servicio de practicaje.

n) La propuesta a las autoridades portuarias de la autorización o prohibición de las operaciones de carga o descarga de los buques que atraquen en puertos españoles, por razones de seguridad marítima o como consecuencia del cumplimiento de las normas de ordenación del tráfico marítimo, sin perjuicio del ejercicio de funciones plenas en relación a dichas operaciones cuando las mismas tuvieran lugar fuera de la zona de servicio de los puertos y en las zonas en las que España ejerza soberanía, derechos soberanos o jurisdicción.

o) La propuesta a la autoridad portuaria competente del cierre del puerto cuando razones relacionadas con la protección interna, con la seguridad de la vida humana en el mar, la seguridad en la navegación, la seguridad marítima y la lucha contra la contaminación del medio marino así lo aconsejen.

p) Las funciones y cometidos que a los Capitanes Marítimos les atribuya la normativa marítima relativa a lugares de refugio, escalas de buques por motivos de seguridad marítima, las inspecciones de buques en el ámbito del Memorando de París y el procedimiento sancionador, así como cualesquiera otras que le puedan serle atribuidas de conformidad con lo dispuesto en el artículo 88.3.g) de la Ley 27/1992, de 24 de noviembre.

Artículo 11. *Funciones de los Jefes de Distritos Marítimos.*

1. Los Jefes de Distritos Marítimos, bajo la dirección y de acuerdo con las instrucciones que imparta el Capitán Marítimo del que dependan, ejercerán la jefatura de las unidades administrativas dependientes de los mismos y desempeñarán las tareas y cometidos que aquel les encomiende.

2. Asimismo, ejercerán las siguientes funciones:

a) Las actividades relacionadas con el registro y abanderamiento de buques y embarcaciones menores de 24 metros de eslora, con excepción de las bajas por exportación y de la expedición de las patentes de navegación.

b) El despacho de buques.

c) Las funciones administrativas relativas al enrolamiento y desenrolamiento de los tripulantes de buques y embarcaciones y las relativas a los pasajeros o a las personas ajenas a la tripulación y al pasaje.

d) La colaboración con las autoridades competentes en los puertos y en las playas, a los efectos de que las actividades náuticas y de baño se realicen en condiciones compatibles con la seguridad de la vida humana en la mar y de la navegación, así como la cooperación con dichas Autoridades en materia de salvamento marítimo.

e) Informe y propuesta a la Capitanía Marítima competente en orden a la adopción de las medidas de policía y sancionadoras previstas en la Ley 27/1992, de 24 de noviembre, por acciones u omisiones que puedan vulnerar los bienes jurídicos tutelados por la Administración marítima.

f) Tramitación de los expedientes de expedición, revalidación, canje, convalidación y renovación de títulos profesionales y de recreo.

g) Las autorizaciones de fondeo en las aguas adyacentes a las zonas de servicio de los puertos gestionados por las Comunidades Autónomas, siempre que dichas aguas no formen parte de la zona de servicio de un puerto de interés general.

3. Sin perjuicio de lo establecido en el apartado anterior, el Capitán Marítimo podrá delegar en los Jefes de Distrito el ejercicio de cualesquiera otras funciones que estime conveniente, a efectos de garantizar el funcionamiento más eficaz de los fines encomendados a las Capitanías Marítimas

Artículo 12. *Organización de las Capitanías y Distritos Marítimos.*

1. Para la consecución de los objetivos que fija el artículo 74 de la Ley 27/1992, de 24 de noviembre, y en orden a lo dispuesto en el artículo 5 de este real decreto, la organización de las Capitanías Marítimas se establecerá de forma que la distribución de sus cometidos cubra los siguientes ámbitos funcionales; ordenación de la navegación; seguridad marítima; prevención y lucha contra la contaminación del medio marino; y asuntos generales, jurídicos y expedientes sancionadores.

2. Las relaciones de puestos de trabajo establecerán las unidades administrativas que integren la organización de las Capitanías Marítimas, de conformidad con los ámbitos funcionales a los que se refiere el párrafo anterior.

3. Asimismo, las relaciones de puestos de trabajo correspondientes a los Distritos Marítimos deberán establecerse de conformidad con el ámbito funcional comprendido en el artículo 11.

Artículo 13. *Funciones de inspección.*

1. De conformidad con lo previsto en el artículo 86.5 en relación con el 88.3.f) y g) de la Ley 27/1992, de 24 de noviembre, el Ministerio de Fomento realizará la ordenación y ejecución de las inspecciones de los buques a través de la Dirección General de la Marina Mercante y de las Capitanías Marítimas, bajo la supervisión del Capitán Marítimo.

2. Sin perjuicio de lo dispuesto en el párrafo anterior los Jefes de Distrito podrán realizar directamente las actividades de inspección, en el ámbito geográfico de la Capitanía Marítima de la que dependan, en las siguientes condiciones:

a) Los Jefes de Distrito podrán realizar inspecciones de buques civiles españoles siempre que estén en posesión de la titulación correspondiente con la actividad inspectora a realizar según lo dispuesto en el artículo 9 del Reglamento de inspección y certificación de buques civiles, aprobado por el Real Decreto 1837/2000, de 10 de noviembre, y con sujeción a los requisitos técnicos y operativos exigidos por dicha norma, de acuerdo con las instrucciones que al efecto les impartan los capitanes marítimos.

b) Asimismo los Jefes de Distrito podrán realizar las inspecciones de buques extranjeros en puertos españoles siempre que reúnan los requisitos de titulación exigidos por el punto 2.1.ºB) o 2.ºa) y b) del Anexo VII del Reglamento por el que se regulan las inspecciones de buques extranjeros en puertos españoles, aprobado por el Real Decreto 91/2003 de 24 de enero. Además deberán acreditar que cumplen los requisitos a que se refieren los puntos 3 y 4 del citado anexo.

3. Los responsables de las unidades administrativas de las Capitanías Marítimas y los Jefes de Distrito podrán realizar las inspecciones que se regulan en el Real Decreto 1907/2000, de 24 de noviembre, por el que se aprueba el Reglamento sobre reconocimientos obligatorios para garantizar la seguridad de la navegación en determinados buques de pasaje, siempre que estén en posesión de la titulación correspondiente para la actividad inspectora a realizar, conforme a lo previsto en el artículo 9 del Reglamento de inspección y certificación de buques civiles.

Artículo 14. *Recursos administrativos.*

1. Las resoluciones y actos de trámite dictados por los Capitanes Marítimos y los Jefes de Distrito serán recurribles en vía administrativa, en los términos previstos en el artículo 107, 1.º, de la Ley 30/1992, de 26 de noviembre, y será competente para resolver dichos recursos el Director General de la Marina Mercante.

2. A efectos de lo previsto en el apartado anterior, los Capitanes Marítimos y los Jefes de Distrito deberán remitir a la Dirección General de la Marina Mercante la documentación y el informe a que hace referencia el artículo 114.2 de la Ley 30/1992, de 26 de noviembre.

Artículo 15. *Gasto público.*

La aplicación de las previsiones contenidas en este real decreto, así como la ejecución de las medidas que se derivan del mismo no implicará aumento del gasto público.

[. . .]

§ 8

Real Decreto 186/2023, de 21 de marzo, por el que se aprueba el Reglamento de Ordenación de la Navegación Marítima. [Inclusión parcial]

Ministerio de Transportes, Movilidad y Agenda Urbana
«BOE» núm. 69, de 22 de marzo de 2023
Última modificación: 9 de noviembre de 2026
Referencia: BOE-A-2023-7410

[. . .]

Disposición transitoria segunda. *Exigencia de seguro por riesgo de muerte o accidente para las personas ajenas a la tripulación y al pasaje.*

Hasta que se lleve a cabo la modificación legal 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, las obligaciones de aseguramiento contenidas en el Reglamento de Ordenación de la Navegación Marítima para las personas ajenas a la tribulación y al pasaje autorizadas a embarcar se exigirán con arreglo a lo dispuesto en el artículo 33.c) de la Orden de 18 de enero de 2000 por la que se aprueba el Reglamento sobre Despacho de Buques.

[. . .]

REGLAMENTO DE ORDENACIÓN DE LA NAVEGACIÓN MARÍTIMA

[. . .]

CAPÍTULO II

Régimen aplicable al despacho de buques

Artículo 5. *El despacho de buques.*

El despacho de un buque o embarcación es la autorización o habilitación otorgada por la Administración marítima para que emprenda la navegación para la actividad a que se va a dedicar, una vez que su capitán, armador, naviero o consignatario cumpla las formalidades exigidas en este capítulo.

Artículo 6. *Acreditación del cumplimiento de los requisitos de seguridad de buques y embarcaciones.*

1. Para hacerse a la mar o emprender la navegación, los buques y embarcaciones deberán acreditar ante la Administración marítima el cumplimiento de los requisitos de

seguridad que les sean exigibles. Esta acreditación tendrá lugar de conformidad con lo dispuesto en este capítulo mediante:

a) El despacho de régimen general mediante declaración responsable.
b) El despacho mediante autorización expresa en los supuestos en los que así se prevé.
c) El despacho simplificado.
d) El autodespacho.

2. El tiempo de vigencia del despacho no podrá superar el plazo de un año desde la presentación de la declaración responsable, tanto en el régimen general como en el simplificado. Expirado este plazo deberá presentarse una nueva declaración responsable.

La resolución de autorización expresa tendrá un periodo de vigencia determinado que será por viaje o por un periodo no superior a tres meses, en función de la actividad a realizar por el buque.

Cualquiera que sea su modalidad, el despacho de un buque o embarcación de pabellón español perderá su eficacia si se produce la pérdida de validez de cualquiera de sus certificados obligatorios. Esta misma regla se aplicará a los buques matriculados en algún país de la Unión Europea que operen en línea regular, incluido el servicio de transporte marítimo de cabotaje insular de pasajeros, así como los matriculados en terceros países debidamente autorizados para realizar cabotaje, que efectúen escalas en puertos españoles.

3. La acreditación del cumplimiento de los requisitos de seguridad marítima no eximirá al naviero o al armador del buque de la obligación de contar con las autorizaciones exigidas por otras Administraciones públicas.

4. Las solicitudes de despacho y la presentación de la documentación aneja se dirigirán a la Administración marítima a través de la ventanilla única de puertos del Estado, cuando así se prevea por la normativa reguladora de esta. En los demás casos, la presentación se efectuará a través de la sede electrónica asociada del Ministerio de Transportes, Movilidad y Agenda Urbana, en la cual se encontrarán los modelos de declaración responsable previstos en este capítulo.

5. Cualquiera que sea el régimen de despacho aplicable, el Director General de la Marina Mercante podrá establecer, por tiempo limitado y de forma motivada, la obligatoriedad de obtención de autorización expresa previa para la salida a la mar bien con carácter general o bien para determinados tipos de buques y embarcaciones. Esta medida se adoptará cuando resulte imprescindible para salvaguardar la seguridad marítima y el medio ambiente marino, o por causas o en situaciones excepcionales.

[. . .]

Artículo 9. *Supuestos de autorización expresa para el despacho de buques y embarcaciones de recreo.*

1. Los buques y embarcaciones de recreo requerirán 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 en el año natural.

b) Cuando se solicite 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 a otro comercial de un buque o embarcación de recreo se exigirá el cumplimiento de los siguientes requisitos:

a) Estar matriculada en la lista séptima del Registro de Buques.
b) Disponer de certificados en vigor.
c) Durante el periodo de autorización de despacho para la realización del uso comercial, el buque o embarcación estará sometida al mismo régimen de reconocimientos aplicables a

los buques y embarcaciones de recreo de lista sexta. Los informes emitidos por la Entidad Colaboradora de Inspección tras la realización de esos reconocimientos deberán acompañar siempre al certificado de registro.

d) Durante el periodo de tiempo de autorización de despacho, el buque o embarcación dispondrá, además del seguro previsto en la regulación del seguro de responsabilidad civil de suscripción obligatoria para embarcaciones de recreo o deportivas, de un seguro de accidentes que cubra los riesgos de muerte o lesiones corporales para todas las personas a bordo, con arreglo a la normativa estatal o autonómica que regula el arrendamiento náutico. Las cuantías mínimas de estos seguros, así como el obligado a contratarlos como tomador, respetarán lo dispuesto en su normativa reguladora.

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 y que tenga por objeto social esta actividad. Corresponde a la empresa solicitar el cambio temporal de uso y su anotación en el registro de buques, con indicación del período que comprende, así como asumir la gestión del despacho de estos buques o embarcaciones durante el tiempo de uso comercial.

Cuando la gestión del buque o embarcación no se lleve a cabo por una empresa de arrendamiento náutico, corresponderá al arrendatario la contratación del patrón y, en su caso, de los demás miembros de la dotación.

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, durante el período de autorización del despacho. Tampoco el propietario del buque o embarcación ni cualquier persona relacionada con él podrá prestar servicio a bordo durante el período de cambio temporal del uso, con la excepción de la dotación con título profesional que esté enrolada de forma permanente.

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

[. . .]

Artículo 15. *Régimen de despacho simplificado.*

1. El despacho simplificado de buques o embarcaciones es aquel que se formaliza por los propios interesados, mediante declaración responsable y sin hacer entrega de la documentación de salida prevista en el artículo 11.

La sujeción al régimen de despacho simplificado no exime de la obligación de proporcionar la información exigida por otras Administraciones u organismos públicos.

2. Podrán acogerse al régimen simplificado de despacho:

a) Los buques de recreo de pabellón español.

b) Las embarcaciones y buques de recreo cuando naveguen con tripulación profesional, tanto de pabellón español como extranjero.

c) Las embarcaciones y buques de recreo en arrendamiento náutico, de pabellón español y aquellos de pabellón comunitario o de tercer país que cumplan lo establecido en el apartado 3.

d) Los buques y embarcaciones de pabellón español de carácter histórico con tripulación profesional.

e) Las embarcaciones y buques dedicados exclusivamente a la navegación por aguas interiores marítimas, tales como los remolcadores, embarcaciones y artefactos navales dedicados a los servicios de puertos, radas y bahías.

f) Las embarcaciones y buques dedicados a navegaciones en las cuales el buque regrese al puerto de partida dentro de las veinticuatro horas desde su salida de aquel, aun habiendo realizado escalas en otros puertos o instalaciones.

g) Los buques o embarcaciones de pesca.

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

3. Los buques y embarcaciones de pabellón de tercer país, independientemente de su actividad, que deseen operar en aguas jurisdiccionales españolas, podrán acogerse al régimen de despacho simplificado siempre que hayan despachado, al inicio de su actividad,

mediante el procedimiento de despacho con autorización expresa contemplado en el artículo 9.

4. La documentación será presentada a través de la sede electrónica asociada por el naviero, armador, propietario, fletador o consignatario del buque o embarcación, a la Capitanía Marítima donde tenga su base habitual o en cuyas aguas se encuentre el primer puerto español al que arribe. Se podrá iniciar la actividad desde el momento de presentación de la documentación.

5. Los buques y embarcaciones que dejen de realizar alguna de las actividades relacionadas en este artículo quedarán sujetos al régimen general de despacho.

Artículo 16. *Presentación de documentación del régimen de despacho simplificado.*

1. Los buques y embarcaciones dedicados a las navegaciones y actividades que puedan acogerse al régimen simplificado de despacho deberán poner a disposición de la Administración marítima, cuando les sea requerida, la siguiente documentación:

a) Una declaración general del capitán.

b) La lista de tripulantes. Las alteraciones en la lista de tripulantes se anotarán en el rol de acuerdo con lo estipulado en el capítulo III.

En este caso, la documentación se dirigirá al Distrito Marítimo o la Capitanía Marítima que corresponda y se presentará a través de la sede electrónica asociada del Ministerio de Transportes, Movilidad y Agenda Urbana.

2. Cuando se trate de un buque o embarcación de pesca deberán poner a disposición de la Administración marítima, cuando les sea requerida, la licencia, autorización o permiso de pesca.

3. En el caso de los buques y embarcaciones de recreo y pesca, la declaración responsable presentada tendrá la consideración de declaración general del capitán.

Artículo 17. *Comunicación de modificaciones en el régimen de despacho simplificado e incumplimientos.*

1. Los buques y embarcaciones sujetos al régimen simplificado de despacho deberán comunicar inmediatamente cualquier modificación mediante la presentación de una nueva declaración responsable.

2. El régimen de despacho simplificado queda sin efecto:

a) Cuando se incumpla el deber de comunicación previsto en el apartado anterior.

b) En el caso de los buques y embarcaciones de pesca, cuando carezcan de la licencia, autorización o permiso de pesca necesario para el ejercicio de la actividad a la que vayan a dedicarse.

c) Cuando se constate que se llevan a cabo actividades diferentes a las declaradas.

d) Cuando por parte de los navieros, armadores, capitanes o patrones de los buques no se cumpla con la obligación de mantener el buque debidamente tripulado conforme a la resolución de tripulación mínima, así como mantener al buque conforme a los certificados y a la notificación inmediata de averías y accidentes de consideración conforme a dicho artículo, y en general cualquier otro aspecto recogido en la declaración responsable presentada.

e) Transcurrido un año desde la presentación de la declaración responsable.

3. En el caso de quedar sin efecto el despacho simplificado, de manera motivada, la Autoridad marítima podrá tomar las medidas que aseguren que el buque o embarcación no emprende de nuevo la navegación sin cumplir con los requisitos exigidos.

[. . .]

CAPÍTULO III

El rol de despacho y dotación

Artículo 19. *Rol de despacho y dotación.*

1. El rol de despacho y dotación es el documento exigido a los buques y embarcaciones de pabellón español que acredita el viaje que está realizando, así como el hecho de que lo ha emprendido previo cumplimiento de todos los requisitos legales y reglamentarios para su despacho.

Los buques y embarcaciones llevarán a bordo una copia actualizada, en versión impresa o electrónica, del rol de despacho y dotación.

2. El rol de despacho y dotación deberá contener la siguiente información, salvo aquella que no sea aplicable por el tipo de buque o embarcación, actividad o cualquier otro motivo:

a) Fotografía del buque o embarcación.
b) Nombre del buque o embarcación.
c) Matrícula del buque o embarcación.
d) Número de identificación del buque o embarcación (NIB)
e) Número OMI.
f) Características principales del buque o embarcación.
g) Información relativa a la paralización temporal o inactividad (tipo de inactividad)
h) Identidad, nacionalidad, cargo a bordo, titulación, certificados de suficiencia y fechas de enrolamiento y desenrolamiento de todos los miembros de la tripulación, así como del personal ajeno a la tripulación.
i) Información relativa al viaje en curso, puerto de salida y puerto de destino.
j) Observaciones.

Artículo 20. *Formato del rol de despacho y dotación.*

1. El rol tendrá un formato electrónico. Cuando un buque o embarcación carezca de dispositivos electrónicos, llevará una copia impresa del rol.

El naviero, armador o propietario del buque o embarcación deberá comunicar a la Administración marítima, a través de la sede electrónica asociada del Ministerio de Transportes, Movilidad y Agenda Urbana, la información prevista en el artículo anterior, así como sus modificaciones, a la mayor brevedad posible y a más tardar antes de la salida del buque o embarcación a la mar o, en caso de encontrarse en la mar, en el plazo máximo de veinticuatro horas.

Toda la información contenida en el rol será almacenada en las bases de datos de la Dirección General de la Marina Mercante.

2. El naviero, armador o propietario, bien directamente o a través del capitán o patrón del buque o embarcación, o del consignatario o persona autorizada legalmente, podrá obtener a través de la sede electrónica asociada del Ministerio de Transportes, Movilidad y Agenda Urbana, un rol electrónico consistente en una copia en un único documento electrónico, o un formato imprimible que permita la verificación de su autenticidad, que contenga toda la información actualizada del rol, así como el sello electrónico del Ministerio.

CAPÍTULO IV

Régimen de enrolamiento y desenrolamiento de los tripulantes

Artículo 21. *Enrolamiento de miembros de la tripulación.*

1. El enrolamiento de miembros de la tripulación de un buque o embarcación de pabellón español tiene por objeto la adscripción de un tripulante al servicio del buque en un cargo determinado y mantener cubierto, como mínimo, el personal con que corresponde dotar al buque para garantizar la seguridad de la navegación.

2. La composición de la tripulación de un buque o embarcación, así como los enrolamientos o desenrolamientos de tripulantes serán responsabilidad del armador, naviero o propietario, capitán o patrón, que velarán por que se cumpla la resolución de tripulación

mínima de seguridad dictada por la Dirección General de la Marina Mercante o por la Capitanía Marítima, y de que todos sus miembros posean la titulación necesaria, así como los certificados de suficiencia, el documento de identidad del marino, el certificado médico y demás requisitos exigibles de acuerdo con las competencias de la Administración marítima.

3. Con el fin de acreditar el cumplimiento de los requisitos establecidos en el artículo 158 del texto refundido de la Ley de Puertos del Estado y de la Marina Mercante y en el artículo 165 de la Ley 14/2014, de 24 de julio, de Navegación Marítima, el capitán, armador o naviero, con carácter previo al enrolamiento, deberá inscribir a los tripulantes extranjeros en una base de datos de la Dirección General de la Marina Mercante, a través de la sede electrónica asociada correspondiente.

Artículo 22. *Enrolamientos múltiples y simultáneos.*

1. El jefe de Distrito Marítimo o el capitán marítimo podrá autorizar, mediante resolución motivada:

a) El enrole de la misma tripulación en más de un buque o embarcación dedicado a la navegación interior o que reúna características similares, o a la pesca local o de litoral, siempre y cuando se trate de buques o embarcaciones que presten servicio en el mismo puerto o en puertos cercanos y sean operados por la misma empresa naviera o armador.

b) El enrolamiento múltiple de tripulantes en aquellos buques o embarcaciones que realicen las mismas actividades previstas en la letra anterior cuando sean operados por empresas navieras o armadores diferentes.

En ambos casos, los miembros de la tripulación se podrán embarcar indistintamente en cada buque o embarcación sin necesidad de notificación previa, siempre y cuando se hagan a la mar cumpliendo con las tripulaciones mínimas establecidas para cada buque o embarcación y se anote en rol de despacho y dotación los miembros de la tripulación embarcados efectivamente.

A los efectos de este artículo, se entenderá por puertos cercanos aquellos que están dentro del ámbito de competencia de una misma Capitanía Marítima. En el caso de puertos próximos, pero bajo la competencia de Capitanías Marítimas adyacentes, el jefe de Distrito Marítimo o el capitán marítimo al que se solicite la autorización resolverá una vez que cuente con el informe favorable la otra Capitanía Marítima.

2. Se autoriza el enrolamiento múltiple de tripulantes en embarcaciones que presten con carácter exclusivo servicios públicos de carácter no comercial, con independencia de los puertos en los que se realice la navegación.

3. El jefe de Distrito Marítimo o el capitán marítimo podrá autorizar el enrole simultáneo de más de una tripulación en aquellos buques o embarcaciones cuyas tripulaciones estén sometidas a frecuentes rotaciones en función de los períodos de trabajo, siempre que cumplan con las tripulaciones mínimas establecidas.

En este caso solamente será necesario comunicar a la Administración marítima la identidad de los miembros de la tripulación cuando se produzca un cambio de los miembros que la componen.

Artículo 23. *Comunicación de enrolamientos y desenrolamientos.*

1. El naviero, armador o propietario del buque o embarcación, bien directamente o a través del capitán o patrón, o del consignatario o persona autorizada legalmente, deberá comunicar a la Administración marítima los enrolamientos y desenrolamientos que se produzcan en sus buques o embarcaciones. Esta comunicación se efectuará a la mayor brevedad posible y a más tardar antes de la salida del buque o embarcación a la mar o, en caso de encontrarse en la mar, en el plazo máximo de veinticuatro horas, a través de la sede electrónica asociada del Ministerio de Transportes, Movilidad y Agenda Urbana.

Una vez comunicados los enrolamientos y desenrolamientos, el armador podrá acceder a un documento con el sello electrónico del Ministerio de Transportes, Movilidad y Agenda Urbana, que será el documento acreditativo de la formalización del enrolamiento o el desenrolamiento.

2. La información sobre enrolamientos y desenrolamientos proporcionada por los armadores será incorporada a las bases de datos de la Dirección General de la Marina Mercante.

Artículo 24. *Supervisión de enrolamiento y desenrolamiento de tripulantes.*

1. La Administración marítima podrá controlar en cualquier momento el cumplimiento de los requisitos a cumplir por los tripulantes y tomará las medidas oportunas cuando se detecte alguna irregularidad o incumplimiento, aplicando, en su caso, el régimen sancionador que corresponda.

2. Durante los reconocimientos periódicos reglamentarios o durante la ejecución de aquellos que se lleven a cabo de oficio, la Administración marítima podrá verificar que la tripulación reúne todos los requisitos de composición, cualificación y aptitud exigidos por la normativa vigente en esta materia.

Artículo 25. *Medidas provisionales y procedimiento de desenrolamiento de oficio.*

1. La Administración marítima podrá retener un buque o embarcación para evitar que se haga a la mar cuando considere que se pone en riesgo la seguridad marítima debido a la concurrencia de alguna de las siguientes circunstancias que revele que se vulnera la normativa aplicable a la tripulación mínima de seguridad:

a) Que un tripulante enrolado no cumpla los requisitos de titulación y certificados exigidos en relación con el puesto que ha de desempeñar a bordo.

b) Que un tripulante no disponga o no se encuentre en vigor la libreta de navegación marítima o el documento de identidad del marino.

c) Que un tripulante enrolado no se encuentre a bordo.

2. Cuando concurra alguna o varias de las anteriores circunstancias, independientemente de si el tripulante es miembro o no de la tripulación mínima de seguridad del buque, el jefe del Distrito Marítimo o el capitán marítimo podrán proceder al desembarque de oficio del tripulante, sin que con ello se vean afectados los contratos entre el armador y el tripulante afectado, además de adoptar las medidas necesarias para salvaguardar la seguridad de la navegación.

Cuando el desembarque del tripulante conlleve que el buque o embarcación incumpla la resolución de tripulación mínima establecida se suspenderá el despacho hasta que se presente nueva lista de tripulantes.

3. La resolución que adopte el capitán marítimo o el jefe de Distrito Marítimo es recurrible en alzada ante el Director General de la Marina Mercante en el plazo de un mes desde su notificación, de acuerdo con lo dispuesto en el artículo 121 y concordantes de la Ley 39/2015, de 1 de octubre.

Artículo 26. *Personas ajenas a la tripulación y al pasaje.*

1. El capitán del buque o embarcación podrá autorizar el embarque de personas ajenas a la tripulación y al pasaje siempre que ello sea compatible con el número máximo de personas que pueden embarcar, de conformidad con los certificados reglamentarios del buque.

2. El capitán del buque o embarcación se cerciorará de que todas las personas ajenas a la tripulación y al pasaje disponen de un seguro vigente o de una garantía financiera que cubra los riesgos de muerte o accidente con ocasión del viaje o viajes marítimos o prueba de mar que realice el buque con tales personas a bordo. El tomador de estos seguros será bien el propietario o armador del buque o embarcación o bien la entidad de la que dependan las personas ajenas a la tripulación. Las indemnizaciones del seguro o garantía financiera no podrán ser inferiores a las previstas para el seguro obligatorio de viajeros. La duración del contrato deberá cubrir, como mínimo, todo el período de navegación de las personas ajenas a la tripulación.

3. Las personas a embarcar ajenas a la tripulación y al pasaje dispondrán de un documento de identificación válido, ya sea documento nacional de identidad o pasaporte.

El embarque de una persona sin capacidad legal para decidir requiere autorización expresa de quien ostente la patria potestad o representación legal.

4. Las personas ajenas a la tripulación y al pasaje quedarán sometidas a las normas de seguridad, disciplina y buen orden bajo la autoridad del capitán del buque o embarcación.

5. Al embarque de las personas ajenas a la tripulación y al pasaje le será de aplicación lo dispuesto en el artículo 23 y se comunicarán a la Administración marítima los siguientes datos:

a) Nombre y apellidos.
b) Documento nacional de identidad, número de identidad de extranjero o pasaporte.
c) Puerto, día, mes y año.
d) Motivo del embarque.
e) Número de la póliza del seguro, compañía, fecha de inicio y fecha de finalización de la cobertura.
f) Con carácter opcional, observaciones y aclaraciones.

6. Las personas ajenas a la tripulación y al pasaje serán consignadas en la lista de tripulación, conforme a los formularios FAL.

7. Para el personal de las Administraciones públicas que deba embarcarse para el ejercicio de sus funciones en buques o embarcaciones en navegación sin pertenecer a la dotación no será de aplicación lo dispuesto en los apartados 2 y 5.e).

CAPÍTULO V

Régimen de autorización de entrada y de estancia de los buques y embarcaciones en los espacios marítimos españoles

Artículo 27. *Régimen general de autorización tácita de entrada de buques y embarcaciones.*

1. La entrada de buques o embarcaciones en los espacios marítimos en los que España ejerce soberanía, derechos soberanos o jurisdicción se entenderá autorizada si no existe resolución denegatoria expresa de la Capitanía Marítima:

a) Cuando se sujete al régimen de paso inocente, en navegación lateral.
b) Cuando se dirija a puerto, terminal o aguas interiores, una vez que el buque haya cumplimentado la solicitud de acuerdo con el procedimiento integrado de escala regulado reglamentariamente, a través de los medios establecidos a tal efecto.
c) Cuando se trate de una navegación en los espacios marítimos españoles en los que exista libertad de navegación.

Se exceptúan de esta autorización tácita los casos recogidos en el artículo siguiente.

2. La autorización tácita de entrada en los espacios marítimos españoles será compatible con el derecho de paso inocente y la libertad de navegación en esas aguas por parte de los buques que no se dirijan a puertos españoles, siempre que se ejerzan de conformidad con lo establecido en la Convención de las Naciones Unidas sobre el Derecho del Mar, en el capítulo IV del título I de la Ley 14/2014, de 24 de julio, de Navegación Marítima, y en la demás normativa, internacional y nacional, aplicable.

3. La Capitanía Marítima podrá requerir a cualquier buque o embarcación que ejerza el derecho de paso inocente, que vaya a hacer escala en un puerto nacional o que se dirija a las aguas interiores españolas, que informe inmediatamente de todos aquellos aspectos que puedan resultar relevantes en relación con su cumplimiento de la normativa marítima nacional e internacional.

4. La Capitanía Marítima podrá adoptar las medidas necesarias para prevenir los riesgos que pudieran representar determinados buques o embarcaciones para la seguridad de las personas, la seguridad marítima, de la navegación, o para la integridad del medio ambiente marino.

Artículo 28. *Buques que requieren autorización expresa de entrada.*

Requieren autorización expresa de entrada a otorgar por la Capitanía Marítima los buques y, en su caso, embarcaciones en los siguientes supuestos:

a) Los que transportan mercancías peligrosas de la clase 5.1 (productos a base de nitrato amónico de alto contenido en nitrógeno) o sustancias radioactivas y explosivos, tal como se definen en el Código Marítimo Internacional de mercancías peligrosas (Código IMDG) y en la normativa nacional en vigor.

Se podrán exceptuar de esta autorización aquellos casos en que ya exista un control de las condiciones de transporte de estas mercancías, incluida su comunicación a instituciones internacionales o de la Unión Europea.

b) Los buques tanque de casco único, tal como se definen en Reglamento (UE) n.º 530/2012 del Parlamento Europeo y del Consejo, de 13 de junio de 2012, relativo a la introducción acelerada de normas en materia de doble casco o de diseño equivalente para petroleros de casco único. En este caso, la autorización solo podrá concederse si se trata de un petrolero en dificultades que busque un lugar de refugio o cuando no transporte carga y se dirija a un puerto para su reparación.

c) Los buques que presenten avería, corrimiento de la carga, incendio a bordo, inundación o cualquier otra circunstancia que pudiera constituir un riesgo para la seguridad marítima o para la integridad del medio ambiente marino.

d) Los buques que hayan solicitado asistencia o refugio de acuerdo con el artículo 24 del Real Decreto 210/2004, de 6 de febrero, por el que se establece un sistema de seguimiento y de información sobre el tráfico marítimo. La concesión de esta autorización corresponde al Director General de la Marina Mercante.

e) Los buques que no hayan cumplido con los procedimientos de notificación y seguimiento de buques establecidos en el capítulo II del Real Decreto 210/2004, de 6 de febrero. Asimismo, aquellos buques a los que se les haya requerido información y se constate que es incorrecta o incompleta.

f) Los buques que, conforme a los artículos 13 y 16.1 del Real Decreto 210/2004, de 6 de febrero, no hayan cumplido con los deberes de notificación sobre mercancías peligrosas o contaminantes o puedan ser considerados como un riesgo potencial para la navegación o una amenaza para la seguridad marítima, la seguridad de la vida humana en el mar o para la integridad del medio ambiente marino.

g) Los buques rechazados de acuerdo con las previsiones del artículo 16 del Reglamento por el que se regulan las inspecciones de buques extranjeros en puertos españoles, aprobado por el Real Decreto 1737/2010, de 23 de diciembre.

La entrada de estos buques solo se puede autorizar conforme a lo previsto en el artículo 22.5 del Reglamento por el que se regulan las inspecciones de buques extranjeros en puertos españoles, en caso de fuerza mayor, consideraciones prioritarias de seguridad, o para reducir o minimizar el riesgo de contaminación o subsanar las deficiencias. Además, se exigirá siempre que el propietario, el naviero, el armador o el capitán del buque hayan aplicado las medidas adecuadas, a satisfacción de la Capitanía Marítima, para garantizar la entrada segura del buque.

h) Los buques y embarcaciones autónomos extranjeros.

Artículo 29. *Otorgamiento de autorización expresa de entrada.*

1. Cuando sea necesaria, se solicitará autorización de entrada con una antelación mínima de 48 horas de la llegada a los espacios marítimos españoles de los buques o embarcaciones.

2. Con carácter previo a la resolución sobre la autorización de entrada, la Capitanía Marítima evaluará los riesgos que el buque o embarcación pueda comportar para la seguridad de las personas, para la seguridad marítima y la de las instalaciones portuarias, y para la integridad del medio ambiente marino.

La Capitanía Marítima no autorizará la entrada del buque o embarcación en los espacios marítimos españoles cuando considere que se ponen en riesgo esos bienes jurídicos.

3. Autorizada la entrada de un buque o embarcación en los espacios marítimos españoles, la Capitanía Marítima podrá adoptar las medidas previstas a tal efecto en la

legislación marítima española a los efectos de salvaguardar la seguridad marítima y prevenir la contaminación del medio ambiente marino. Esas medidas podrán incluir las de visitar, inspeccionar, imponer o condicionar el fondeo u ordenar la entrada en puerto o la expulsión de los espacios marítimos españoles del buque o embarcación.

4. El buque o embarcación estará obligado a cumplir los requerimientos y obligaciones indicados en la autorización de la Capitanía Marítima.

Artículo 30. *Prohibición de entrada.*

1. Cuando concurra una causa que lo justifique, la Autoridad Portuaria o la Administración marítima podrán prohibir a los buques o embarcaciones la entrada en un puerto o en los espacios marítimos españoles, respectivamente.

2. Asimismo, con carácter general, se prohibirá la entrada en los puertos o los espacios marítimos españoles a aquellos buques o embarcaciones sobre los que recaiga una sanción internacional que así lo determine.

3. Cuando un órgano judicial u otros órganos administrativos en el ejercicio de sus competencias acuerden la prohibición de entrada de un buque o embarcación en los puertos o los espacios marítimos españoles, las Administraciones portuaria y marítima colaborarán, en el ámbito de sus propias competencias, para hacer efectiva tal medida.

4. En cualquiera de los casos anteriores, se podrá solicitar la cooperación y auxilio de la Armada, de la Guardia Civil, así como del Servicio de Vigilancia Aduanera.

[...]

§ 9

Orden de 18 de enero de 2000 por la que se aprueba el Reglamento sobre Despacho de Buques. [Inclusión parcial]

Ministerio de Fomento
«BOE» núm. 28, de 2 de febrero de 2000
Última modificación: 22 de marzo de 2023
Referencia: BOE-A-2000-2108

[. . .]

Reglamento sobre Despacho de Buques

[. . .]

CAPÍTULO IV

Enroles y desenroles

Artículo 30. *Ámbito de aplicación.*

Las normas del presente capítulo sólo serán de aplicación para los enroles y desenroles del personal profesional de los buques españoles.

Sección 1.ª De los enroles

[. . .]

Artículo 33. *Enrole de personal ajeno a la tripulación y al pasaje.*

El enrole del personal ajeno a la tripulación y al pasaje será autorizado por el Capitán del buque, siempre y cuando el número de personas que puedan embarcar de acuerdo con el certificado de equipo lo permita, previa presentación de los siguientes documentos:

a) Documento nacional de identidad o pasaporte válido de las personas a embarcar.

b) Autorización, en el caso de embarque de menores de edad o incapacitados, de los padres o persona responsable del menor o del incapacitado, en la que figuren nombre, apellidos y fecha de nacimiento y, en su caso, el documento nacional de identidad o pasaporte.

c) Póliza de seguros vigente que cubra los riesgos de muerte o accidente con ocasión del viaje o viajes marítimos para los que se despache el buque.

[. . .]

§ 10

Real Decreto 210/2004, de 6 de febrero, por el que se establece un sistema de seguimiento y de información sobre el tráfico marítimo. [Inclusión parcial]

Ministerio de Fomento
«BOE» núm. 39, de 14 de febrero de 2004
Última modificación: 4 de diciembre de 2025
Referencia: BOE-A-2004-2752

CAPÍTULO I

Disposiciones generales

Artículo 1. *Objeto.*

1. Este real decreto tiene por objeto el establecimiento de un sistema de seguimiento y de información sobre el tráfico marítimo en aguas en las que España ejerce soberanía, derechos soberanos o jurisdicción, con la finalidad de incrementar la seguridad marítima y la eficacia de dicho tráfico, mejorar la capacidad de respuesta de la Administración marítima a los problemas, accidentes o situaciones potencialmente peligrosas en el mar, incluidas las operaciones de búsqueda y rescate y contribuir a una más temprana detección y a una mejor prevención de la contaminación que pueda ser ocasionada por los buques.

2. Los capitanes, los operadores y los agentes de los buques, así como los expedidores o los propietarios de mercancías peligrosas o contaminantes transportadas a bordo de aquéllos quedarán obligados al cumplimiento de los requisitos y condiciones que se establecen en este real decreto. La Administración marítima adoptará las medidas de policía administrativa y de índole sancionadora que, a tal efecto, resulten necesarias.

Artículo 2. *Ámbito de aplicación.*

1. Este real decreto se aplicará a los buques de arqueo bruto igual o superior a 300 toneladas, siempre que expresamente no se establezca otra cosa distinta.

2. Salvo que expresamente se disponga otra cosa y sin perjuicio de lo establecido en la disposición adicional cuarta, este real decreto no será de aplicación a los buques afectos a la defensa nacional u otros buques de titularidad o uso público, siempre que presten servicios públicos de carácter no comercial.

3. Los buques de pesca, los buques históricos o de época y las embarcaciones de recreo de eslora inferior a 45 metros estarán sujetos exclusivamente a las normas contenidas en los artículos 17 al 25, salvo que expresamente se disponga otra cosa.

4. A efectos de la aplicación de las reglas de notificación y seguimiento de buques, no se considerarán como mercancía sujeta a las obligaciones que se regulan en este real decreto las provisiones y el equipo de a bordo de todos los buques, así como el combustible para uso propio de los buques de arqueo bruto inferior a 1.000 toneladas.

Artículo 3. *Definiciones.*

A efectos de este real decreto, se entenderá por:

a) Instrumentos internacionales aplicables pertinentes: los instrumentos siguientes en su versión actualizada.

1.º MARPOL: el Convenio internacional para la prevención de la contaminación por los buques, de 1973, y su Protocolo de 1978.
2.º SOLAS: el Convenio internacional para la seguridad de la vida humana en el mar, así como los protocolos y enmiendas correspondientes.
3.º El Convenio internacional sobre arqueo de buques, de 1969.
4.º El Convenio internacional relativo a la intervención en alta mar en casos de accidentes que causen una contaminación por hidrocarburos, de 1969, y el Protocolo de 1973 relativo a la intervención en alta mar en casos de contaminación por sustancias distintas de los hidrocarburos.
5.º Convenio SAR: el Convenio internacional sobre búsqueda y salvamento marítimos, de 1979.
6.º Código IGS: el Código internacional de gestión de la seguridad.
7.º Código IMDG: el Código marítimo internacional para el transporte de mercancías peligrosas.
8.º Código CIQ: el Código internacional de la OMI para la construcción y el equipo de buques que transporten productos químicos peligrosos a granel.
9.º Código CIG: el Código internacional de la OMI para la construcción y el equipo de buques que transporten gases licuados a granel.
10.º Código BC: el Código de la OMI de prácticas de seguridad relativas a las cargas sólidas a granel.
11.º Código CNI: el Código de la OMI para la seguridad del transporte de combustible nuclear irradiado, plutonio y residuos radiactivos de alto índice de radiactividad en cargas a bordo de los buques.
12.º Resolución A 851(20) de la OMI: la Resolución 851(20) de la Organización Marítima Internacional titulada "Principios generales para los sistemas de notificación de buques y requisitos de notificación de buques, incluidas las directrices para notificar sucesos en que intervengan mercancías peligrosas, sustancias perjudiciales o contaminantes del mar".
13.º Resolución A.917(22) de la OMI: la Resolución 917(22) de la Organización Marítima Internacional titulada “Directrices relativas a la utilización en el buque del sistema de identificación automática (SIA)” de a bordo, enmendada por la Resolución A.956(23) de la OMI.
14.º Resolución A.949(23) de la OMI: la Resolución 949(23) de la Organización Marítima Internacional titulada “Directrices relativas a los lugares de refugio para los buques necesitados de asistencia”.
15.º Resolución A.950(23) de la OMI: la Resolución 950(23) de la Organización Marítima Internacional titulada “Servicios de asistencia marítima (MAS)”.
16.º Directrices de la OMI sobre el trato justo de la tripulación en caso de accidente marítimo: las Directrices anejas a la Resolución LEG. 3(91) del Comité Jurídico de la OMI de 27 de abril de 2006, aprobadas por el Consejo de administración de la OIT en su 296 a sesión, de los días 12 al 16 de junio de 2006.

b) Operador: el propietario o armador del buque.
c) Salvadores: compañía contratada por el operador o por la empresa naviera para tratar de salvar el buque y la carga.
d) Agente: el consignatario del buque y, en general, toda persona encargada o autorizada para entregar información en nombre del operador del buque.
e) Expedidor: toda persona física o jurídica que haya celebrado o en cuyo nombre o por cuya cuenta se haya celebrado con un transportista un contrato de transporte de mercancías por mar.
f) Empresario o empresa naviera: la persona física o jurídica que, utilizando buques mercantes propios o ajenos, se dedique a su explotación, aun cuando ello no constituya su actividad principal, bajo cualquier modalidad admitida por los usos internacionales.

g) Buque: todos los buques o embarcaciones que naveguen por mar.
h) Mercancías peligrosas: son las siguientes:

1.ª Las mercancías clasificadas en el Código IMDG, incluidas las radiactivas a las que se hace referencia en el Código CNI.
2.ª Las sustancias líquidas peligrosas enumeradas en el capítulo 17 del Código CIQ.
3.ª Los gases licuados enumerados en el capítulo 19 del Código CIG.
4.ª Las sustancias sólidas referidas en el apéndice B del Código BC.
5.ª Las mercancías para cuyo transporte se hayan establecido las condiciones previas apropiadas según lo dispuesto en el apartado 1.1.3 del Código CIQ o del apartado 1.1.6 del Código CIG.

i) Mercancías contaminantes:

1.ª Los hidrocarburos según la definición del anexo I del Convenio MARPOL.
2.ª Las sustancias nocivas líquidas, según se definen en el anexo II del Convenio MARPOL.
3.ª Las sustancias perjudiciales según se definen en el anexo III del Convenio MARPOL.

j) Unidades de transporte de carga: los vehículos para el transporte de mercancías por carretera, los vagones para el transporte de mercancías por ferrocarril, los contenedores, los vehículos cisterna de carretera, los vagones cisterna o las cisternas móviles.
k) Dirección: la denominación social o el nombre y los enlaces de comunicación que permitan establecer contacto en caso de necesidad con el operador, el agente, la Administración marítima, Puertos del Estado o la entidad gestora del puerto u otra persona u organismo habilitado en posesión de información detallada sobre la carga del buque.
l) Autoridades competentes: la Dirección General de la Marina Mercante y, bajo su dirección, las capitanías marítimas y la entidad pública empresarial Sociedad de Salvamento y Seguridad Marítima (SASEMAR), integradas todas ellas en la Administración marítima.
m) Administración portuaria: el ente público Puertos del Estado y las Autoridades Portuarias en el ámbito de la Administración General del Estado, y los órganos portuarios correspondientes respecto de los puertos dependientes de las comunidades autónomas.
n) Lugar de refugio: un puerto o parte del puerto, cualquier atracadero o fondeadero sea natural o artificial, o bien cualquiera otra zona que se establezca por la Administración marítima para acoger buques necesitados de asistencia.
ñ) Estación costera: los centros de coordinación de salvamento adscritos a la entidad pública empresarial Sociedad de Salvamento y Seguridad Marítima (SASEMAR).
o) Servicio de tráfico marítimo (STM): el que se establece para mejorar la seguridad y la eficacia del tráfico marítimo y para proteger el medio ambiente marino, con capacidad de actuar sobre el tráfico y de responder a las situaciones que en relación con éste se plantean en la zona STM.
p) Sistemas de organización del tráfico: todo sistema de una o varias rutas o segmentos de éstas establecidas para reducir el riesgo de accidentes, incluyendo los dispositivos de separación de tráfico, las rutas en sentido doble, las derrotas recomendadas, las zonas que deben evitarse, las zonas de tráfico costero, los giros, las zonas de precaución y las derrotas de aguas profundas.
q) Buques históricos o de época: toda clase de buques históricos y sus réplicas, incluidas las diseñadas para fomentar y promover los oficios tradicionales y la náutica, que sirven como monumentos culturales vivos, gobernados con arreglo a los principios tradicionales de la náutica y la técnica.
r) Accidente: el definido como tal en el Código de la OMI para la investigación de los accidentes e incidentes marítimos.
s) Sistema EDI: sistema electrónico de intercambio de datos.
t) RDT: sistema registrador de datos de la travesía.
u) Sistema SIA/AIS: sistema de identificación automática de los buques.
v) Sistema obligatorio de notificación de buques: las zonas, rutas o segmentos de éstas previamente delimitadas y aprobadas como tales por la OMI, en las que los buques que las recorran o atraviesen quedan obligados a notificar a la Administración marítima los datos que

se consideran relevantes a efectos de preservar la seguridad marítima y la integridad del medio marino.

w) Aguas marítimas españolas: aquellas en las que España ejerce soberanía, derechos soberanos o jurisdicción.

x) "SafeSeaNet": Sistema comunitario de intercambio de información marítima creado por la Comisión Europea en cooperación con los Estados miembros a fin de garantizar la aplicación de la normativa comunitaria.

y) "Servicio regular": Una serie de travesías efectuadas entre dos o más puertos, bien ajustándose a unos horarios públicos, bien con un grado de regularidad o frecuencia que constituya una serie sistemática reconocible.

z) "Buque pesquero": Cualquier buque equipado para la explotación comercial de los recursos acuáticos vivos.

z') "LRIT": Sistema de identificación y seguimiento de largo alcance de buques de conformidad con la regla V/19-1 del Convenio SOLAS.

CAPÍTULO II

Notificación y seguimiento de los buques

Artículo 4. *Notificación previa a la entrada en los puertos españoles.*

1. El operador, agente o capitán de un buque con destino a un puerto español notificará la información recogida en el apartado 1 del anexo I a la entidad gestora del puerto, al menos con 24 horas de antelación a la llegada al puerto o en el momento en que el buque abandone el puerto anterior, si la duración de la travesía es inferior a 24 horas, o bien en cuanto dicha información esté disponible, si el puerto de escala no se conoce o ha cambiado durante la travesía.

2. Los buques procedentes de un puerto extracomunitario y con destino a un puerto español que transporten mercancías peligrosas o contaminantes deberán cumplir las obligaciones de notificación previstas en el artículo 13.

Artículo 5. *Seguimiento de los buques que penetren en la zona de sistemas obligatorios de notificación de buques.*

1. Siempre que se haya implantado un sistema obligatorio de notificación de buques, adoptado por la OMI según lo dispuesto en la regla 11 del capítulo V del Convenio SOLAS y aplicado por uno o varios Estados, de los que al menos uno sea miembro de la Unión Europea, la Administración marítima adoptará las medidas pertinentes para que los buques que entren en el ámbito de dicho sistema puedan notificar la información que proceda, sin perjuicio de la información adicional que pueda serles solicitada con base en la Resolución A. 851 (20) de la OMI.

2. Cuando la Dirección General de la Marina Mercante proponga un nuevo sistema obligatorio de notificación de buques a la OMI para su implantación o cuando formule una propuesta para modificar un sistema de notificación establecido, incluirá en su propuesta, al menos, la información a la que se refiere el apartado 4 del anexo I.

Artículo 6. *Uso de los sistemas de identificación automática.*

1. Cualquier buque que haga escala en un puerto español deberá ir equipado, de conformidad con el calendario establecido en el apartado 1 del anexo II, con un sistema SIA que cumpla los requisitos establecidos por la OMI.

2. Los buques equipados con un SIA lo mantendrán en funcionamiento en todo momento, salvo en los casos en los que los acuerdos, reglas o normas internacionales estipulen la protección de la información náutica.

Artículo 6 bis. *Uso de los sistemas de identificación automática (SIA) por los buques pesqueros.*

Los buques pesqueros con una eslora total superior a 15 metros abanderados y registrados en un Estado miembro de la Unión Europea, o que faenen en aguas interiores o

en el mar territorial español, o desembarquen sus capturas en un puerto español, deberán ir equipados, de conformidad con el calendario establecido en el anexo II, parte I, con un sistema de identificación automática SIA (clase A) que cumpla las normas de rendimiento establecidas por la OMI.

Los buques pesqueros equipados con un sistema SIA lo mantendrán en funcionamiento en todo momento. En circunstancias excepcionales, el citado sistema podrá ser desconectado si el capitán lo considera necesario para la seguridad del buque.

Artículo 6 ter. *Uso de sistemas de identificación y seguimiento de largo alcance de los buques (LRIT).*

Los buques a los que sean aplicables la Regla V/19-1 del Convenio SOLAS y las normas de rendimiento y los requisitos operativos establecidos por la OMI, llevarán equipamiento LRIT, de conformidad con lo dispuesto en dicha regla, siempre que hagan escala en un puerto español.

Artículo 7. *Utilización de los sistemas de organización del tráfico.*

1. La Administración marítima instará a todos los buques que penetren en la zona de un sistema obligatorio de organización del tráfico adoptado por la OMI con base en la regla 10 del capítulo V del Convenio SOLAS y que sea utilizado por España y, en su caso, por algún otro Estado, para que utilicen el sistema con arreglo a las directrices y a los criterios pertinentes fijados por la OMI y efectuará el seguimiento de dichos buques.

2. Al establecer bajo su responsabilidad un sistema de organización del tráfico que no haya sido adoptado por la OMI, la Administración marítima y, en su caso, la Administración portuaria competente tendrán en cuenta en lo posible las directrices y los criterios establecidos por dicho organismo y difundirá toda la información necesaria para la seguridad y el uso eficaz del citado sistema.

Artículo 8. *Seguimiento del cumplimiento del servicio de tráfico por parte de los buques.*

La Administración marítima efectuará el seguimiento de los buques y adoptará las medidas pertinentes para que:

a) Los buques que penetren, dentro del mar territorial, en las zonas en las que esté en funcionamiento un STM establecido con base en las directrices de la OMI y operado por España y, en su caso, por algún otro Estado cumplen las reglas específicas para dicho STM.

b) Los buques que enarbolen el pabellón de cualquier Estado miembro de la Unión Europea, o que tengan destino a un puerto comunitario y que penetren en una zona no situada en el mar territorial español pero sí en aguas marítimas españolas en las que esté en funcionamiento un STM implantado con base en las directrices de la OMI, cumplan las reglas específicas de aquél.

c) Los buques que enarbolen el pabellón de un Estado que no sea miembro de la Unión Europea, que no tengan por destino un puerto comunitario y que penetren en una zona en la que esté establecido un STM en aguas marítimas españolas distintas del mar territorial, cumplan las reglas específicas para dicho STM, siempre que ello sea posible. Las autoridades competentes deberán informar al Estado del pabellón del buque de que se trate de toda posible violación grave de dichas reglas que se produzca en la citada zona STM.

Artículo 9. *Infraestructura para los sistemas de notificación de buques, los sistemas de organización del tráfico y los servicios de tráfico de buques.*

1. La Administración marítima supervisará la puesta en funcionamiento de los equipos e instalaciones necesarios para la aplicación de las reglas establecidas en este real decreto en relación con los sistemas de notificación de buques y de organización y seguimiento del tráfico marítimo, de forma que permitan el intercambio de información con la procedente de los sistemas de los restantes Estados miembros de la Unión Europea.

2. Las estaciones costeras encargadas del seguimiento del cumplimiento de los servicios de tráfico de buques y de los sistemas de organización del tráfico deberán disponer de suficiente personal debidamente cualificado, así como de los medios adecuados de

comunicación y de seguimiento de buques y que operan con arreglo a las directrices pertinentes de la OMI.

Artículo 10. *Sistemas registradores de datos de la travesía (RDT) o "cajas negras".*

1. La Administración marítima exigirá y verificará, mediante controles e inspecciones, que los buques que hagan escala en un puerto español estén equipados con un sistema registrador de datos de la travesía (RDT) de acuerdo con las modalidades establecidas en la sección II del anexo II.

2. Los datos obtenidos por un sistema RDT se pondrán a disposición de la Administración marítima española y de los órganos competentes de cualquier otro Estado miembro afectado por una investigación llevada a cabo a raíz de un accidente que haya ocurrido en aguas marítimas españolas y serán analizados por la Comisión permanente de investigación de siniestros marítimos, cuyas conclusiones se harán públicas lo antes posible.

Artículo 11. *Investigación de accidentes.*

La investigación de incidentes y accidentes en los que estén involucrados los buques sujetos al ámbito de aplicación de este real decreto se ajustarán a las reglas contenidas en el Código OMI para la investigación de accidentes marítimos.

La Comisión permanente de investigación de siniestros marítimos cooperará con los organismos de investigación de los restantes Estados miembros de la Unión Europea en la investigación de incidentes o accidentes marítimos ocurridos fuera de las aguas marítimas españolas en los que estén involucrados buques matriculados en España.

[. . .]

CAPÍTULO IV

Seguimiento de los buques peligrosos e intervención en caso de problemas y accidentes en el mar

Artículo 16. *Transmisión de la información relativa a determinados buques.*

1. Serán considerados como un riesgo potencial para la navegación o una amenaza para la seguridad marítima, la seguridad de la vida humana en el mar o para la integridad del medio ambiente marino los buques que se encuentren en alguno de los supuestos que a continuación se indican:

a) Los que, en el transcurso de su travesía, se hayan visto involucrados en incidentes o accidentes descritos en el artículo 17, hayan incumplido las obligaciones de notificación e información impuestas por este real decreto o hayan incumplido las reglas aplicables en los sistemas de organización del tráfico y los STM bajo responsabilidad de la Administración marítima española.

b) Aquellos respecto de los cuales se haya probado o se presuma que han efectuado vertidos voluntarios de hidrocarburos o que hayan cometido infracciones al Convenio MARPOL en aguas marítimas españolas.

c) Aquellos a los que se haya denegado el acceso a uno o más puertos de algún Estado miembro de la Unión Europea, que hayan sido objeto de un informe o notificación por un Estado miembro de conformidad con el apartado 1 del anexo I del Reglamento por el que se regulan las inspecciones de buques extranjeros en puertos españoles, aprobado por el Real Decreto 91/2003, de 24 de enero.

d) Los que no tengan en vigor las pólizas de seguro o la garantía financiera, o no lo hayan notificado, o carezcan de ellas, según lo dispuesto en la normativa comunitaria europea y en la normativa internacional.

e) Aquellos que, según comuniquen los prácticos o la Administración portuaria competente, presenten aparentes anomalías que puedan comprometer la seguridad de la navegación o suponer un riesgo para el medio ambiente marino.

2. Las estaciones costeras españolas que tengan información relevante sobre los buques citados en el apartado 1 la comunicarán a las estaciones costeras competentes de

los demás Estados miembros de la Unión Europea situados a lo largo del itinerario previsto del buque.

3. La Administración marítima transmitirá a la Administración portuaria competente y, en su caso, al organismo designado por aquélla la información recibida de otros Estados miembros respecto de buques que se encuentren en las circunstancias previstas en el apartado 1.

4. La Administración marítima, teniendo en cuenta los inspectores disponibles, llevará a cabo, de oficio o a petición de otro Estado miembro, las inspecciones o verificaciones oportunas e informarán a todos los Estados miembros interesados de los resultados de aquéllas.

Artículo 17. *Notificación de incidentes y accidentes en el mar.*

1. Sin perjuicio de lo dispuesto en las normas internacionales y con objeto de prevenir o reducir riesgos significativos para la seguridad marítima, la seguridad de la vida humana en el mar o el medio ambiente marino, la Administración marítima efectuará el seguimiento y adoptará las medidas adecuadas para que los capitanes de los buques, que naveguen por la zona SAR bajo su responsabilidad o por la zona económica exclusiva, comuniquen inmediatamente a las estaciones costeras de otros Estados miembros de la Unión Europea, que se encuentren situadas en dicha zona geográfica, los extremos siguientes:

a) Cualquier incidente o accidente que afecte a la seguridad del buque, tales como abordajes, varadas, daños, fallos o averías, inundaciones o corrimientos de la carga, o cualquier defecto en el casco o fallo estructural.

b) Cualquier incidente o accidente que comprometa la seguridad de la navegación, tales como los fallos que puedan afectar a la maniobrabilidad o navegabilidad del buque, y los defectos de los sistemas de propulsión o aparatos de gobierno, de la instalación de producción de electricidad o de los equipos de navegación o comunicación.

c) Cualquier situación que pueda desembocar en una contaminación de las aguas o del litoral de un Estado miembro, tales como vertidos o riesgo de vertidos de productos contaminantes en el mar.

d) Cualquier mancha de materiales contaminantes o contenedores o bultos a la deriva observados en el mar.

2. El mensaje de aviso deberá incluir al menos la identidad del buque, su posición, el puerto de origen y el de destino, la dirección en la que pueda obtenerse información sobre mercancías peligrosas y contaminantes transportadas a bordo, el número de personas a bordo, detalles del accidente o del incidente y cualquier información pertinente mencionada en la Resolución A.851 (20) de la OMI.

Artículo 18. *Medidas en casos de condiciones meteorológicas excepcionalmente desfavorables.*

1. Si las Capitanías Marítimas consideran que, en condiciones meteorológicas o del mar excepcionalmente desfavorables, existe un riesgo grave de contaminación de las aguas marítimas o de las zonas costeras españolas o de otros Estados o que existen riesgos para la vida humana, podrán adoptar las siguientes medidas:

a) Facilitar al capitán de un buque que se encuentre en la zona portuaria afectada y que desee entrar o salir del puerto, siempre que ello sea posible, toda la información sobre el estado del mar y sobre las condiciones meteorológicas y, cuando sea pertinente y posible, sobre el peligro que pueden entrañar para el buque, la carga, la tripulación y los pasajeros.

b) Cualesquiera otras medidas o decisiones que, sin perjuicio de la asistencia a los buques en peligro de conformidad con el artículo 20, se consideren adecuadas, tales como recomendar o prohibir, a un buque en particular o a todos los buques en general, la entrada o la salida del puerto, en las zonas afectadas, hasta que se haya determinado que ya no existen riesgos para la vida humana o para el medio ambiente.

c) Limitar al máximo, o prohibir si fuera necesario, que los buques carguen combustible en terminales sitas en sus aguas territoriales.

2. El capitán informará a la empresa naviera de las medidas o recomendaciones adecuadas a que se refiere el apartado 1 que, sin embargo, no prejuzgan la decisión del capitán basada en su juicio profesional tal como establece el Convenio SOLAS.

En los casos en que la decisión adoptada por el capitán no se ajuste a las medidas adoptadas en aplicación de lo previsto en el apartado 1, informará a la Capitanía Marítima competente sobre las razones que justifiquen su decisión. La Capitanía Marítima, en tal caso, podrá reconsiderar o mantener la autorización, prohibición o medida inicialmente acordada y comunicará, por cualquier medio, al capitán del buque la resolución finalmente adoptada, para su cumplimiento.

3. Las medidas adoptadas por las Capitanías Marítimas habrán de basarse en el pronóstico de las condiciones meteorológicas y del estado del mar facilitado por el Instituto Nacional de Meteorología.

Artículo 19. *Medidas relativas a los incidentes o accidentes en el mar.*

1. La Administración marítima adoptará, en caso de incidente o accidente en el mar, las medidas apropiadas, de conformidad con las normas internacionales, para garantizar la seguridad marítima y de la vida humana en el mar y la protección del medio ambiente marino y costero.

2. Cuando la Administración marítima considere que, en caso de accidente o incidente de un buque de los previstos en el artículo 17, sea necesario alejar, reducir o eliminar un peligro grave e inminente que amenace al litoral o a los intereses de la zona costera afectada, a la seguridad de los demás buques, de sus tripulaciones, de los pasajeros o de las personas en tierra, o proteger el medio marino, podrá adoptar, entre otras, las medidas siguientes:

a) Restringir los movimientos del buque o imponerle un rumbo determinado. Esta exigencia no afecta a la responsabilidad del capitán en lo que respecta al gobierno seguro de su buque.

b) Emplazar al capitán del buque a que ponga fin al riesgo para el medio ambiente o para la seguridad marítima.

c) Embarcar en el buque un equipo de evaluación con la misión de determinar el grado de riesgo, ayudar al capitán a remediar la situación y mantener informada a la estación costera competente.

d) Ordenar al capitán del buque a dirigirse a un lugar de refugio en caso de peligro inminente, o imponer el practicaje o el remolque del buque a costa del operador o de la empresa naviera.

3. El operador, la empresa naviera, el capitán del buque y el propietario de las mercancías peligrosas o contaminantes transportadas a bordo deberán prestar toda la cooperación que, con respeto al ordenamiento jurídico nacional e internacional, le sea requerida por la Administración marítima con la finalidad de reducir al mínimo las consecuencias de un incidente o accidente en el mar.

A tal efecto transmitirán a las autoridades competentes, si éstas así lo requiriesen, la información contemplada en el artículo 12.

4. El capitán de un buque al que se apliquen las disposiciones del Código IGS informará a la empresa naviera, con base en dicho código, de cualquier incidente o accidente a los que se refiere el apartado 1 del artículo 17. En cuanto haya sido informada de tal situación, la empresa deberá ponerse en comunicación con la estación costera competente y ponerse a su disposición en la medida necesaria.

5. Las autoridades españolas, de conformidad con el ordenamiento jurídico interno, tendrán en cuenta las disposiciones aplicables de las Directrices de la OMI sobre el trato justo a la tripulación en el caso de accidentes marítimos en aguas en las que España ejerza soberanía, derechos soberanos o jurisdicción.

Artículo 20. *Autoridad competente para la acogida de buques necesitados de asistencia.*

1. El Director General de la Marina Mercante, como autoridad competente para la toma de decisiones respecto de los buques necesitados de asistencia, podrá, según convenga, adoptar cualquiera de las medidas contenidas en la lista, no exhaustiva, del anexo IV,

especialmente en caso de amenaza para la seguridad marítima o para el medio ambiente marino.

La mencionada autoridad estará asistida por un comité técnico cuyo asesoramiento podrá recabar.

Formarán parte del mismo el capitán marítimo, el jefe del distrito marítimo, los coordinadores de inspección y de seguridad marítima y cualesquiera otras personas cuyo criterio pudiera ser relevante en las decisiones a adoptar, a criterio del director general.

Las deliberaciones del comité tendrán carácter confidencial.

2. La autoridad mencionada en el punto 1 anterior se reunirá periódicamente, y podrá hacerlo en cualquier momento, con las autoridades de los demás Estados miembros, con el fin de intercambiar experiencias y conocimientos técnicos e introducir mejoras en las medidas que puedan adoptarse en virtud de lo dispuesto en el apartado 1 anterior.

Artículo 21. *Planes de acogida de buques necesitados de asistencia.*

1. La Administración marítima elaborará planes para la acogida de buques necesitados de asistencia con el fin de evitar o minimizar los riesgos que presenten dichos buques cuando se encuentren en aguas en las que España ejerza soberanía, derechos soberanos o jurisdicción, especialmente cuando se vean amenazadas la vida humana en la mar y la integridad del medio ambiente marino.

El Director General de la Marina Mercante participará en la elaboración de dichos planes.

2. Los planes mencionados en el apartado 1 anterior se elaborarán previa consulta de los sectores afectados, e informe, que no será determinante, de Puertos del Estado y con fundamento en las Resoluciones A. 949 (23) y A. 950 (23) de la OMI. Los citados planes incluirán, como mínimo, la siguiente información:

a) Identidad de los órganos u organismos encargados de recibir y dar curso a las alertas,

b) identidad de la autoridad competente de evaluar la situación, y tomar una decisión de admisión o de rechazo de un buque necesitado de asistencia en el lugar de refugio establecido;

c) información sobre el litoral español y todos aquellos elementos que permitan efectuar una evaluación previa y una adopción rápida de decisiones en relación con el lugar de refugio para un buque, con inclusión de los factores ambientales, económicos y sociales, así como de las condiciones naturales;

d) procedimientos de evaluación para la admisión o rechazo de un buque necesitado de asistencia en un lugar de refugio;

e) medios e instalaciones adecuados para asistencia, salvamento y lucha contra la contaminación;

f) procedimientos de coordinación y decisión internacionales;

g) procedimientos de garantía financiera y responsabilidad establecidos respecto de los buques acogidos en un lugar de refugio.

3. La Administración marítima española publicará el nombre y dirección de contacto del Director General de la Marina Mercante así como los órganos u organismos designados para recibir y atender las alertas.

4. La citada Administración notificará a las de los Estados miembros vecinos, previa petición de éstos, la información pertinente sobre los planes de acogida.

5. La Administración marítima, al seguir los procedimientos establecidos en los planes de acogida de buques necesitados de asistencia, se ocupará de que la información pertinente se facilite a las partes implicadas en las operaciones.

Artículo 22. *Constitución de la garantía.*

1. En los supuestos en los que un buque necesitado de asistencia sea acogido en un lugar de refugio, la garantía financiera, que en su caso se exija, deberá de presentarse en una entidad bancaria con domicilio en España por el operador, la empresa naviera, el salvador del buque, el expedidor, el propietario o el receptor de la carga a favor de la Dirección General de la Marina Mercante y con sometimiento expreso a los tribunales españoles, y deberá precisarse claramente que se constituye de manera irrevocable para responder, en cualquier cuantía, de las reclamaciones de indemnización que se deriven de

todos los posibles daños que pudieran ser causados a personas, entidades públicas o bienes de cualquier naturaleza por el buque o su carga como consecuencia de eventos catastróficos tales como incendio, explosión, avería, incluidos los fallos mecánicos o estructurales, abordaje, contaminación, disminución de la estabilidad o varada, entre otros.

Asimismo responderá de los gastos previos en los que se incurra para evitar o minimizar dicho daño, así como del coste de las medidas de extracción o remoción del buque o de su carga y de restauración del medio ambiente costero o marino que se adopten como consecuencia del suceso o bien durante el desplazamiento del buque para entrar o salir del lugar de refugio o su estancia en éste.

2. Si no fuera posible formalizar inmediatamente la garantía, por tratarse de día inhábil u hora intempestiva, el operador, el expedidor, el salvador el agente o la persona en quien deleguen formalizará cualquier otra garantía de efectos equivalentes, a criterio de la Dirección General de la Marina Mercante, por la cuantía que corresponda de acuerdo con el baremo establecido en el artículo 23, hasta tanto sea posible prestar la garantía, en cuyo momento se procederá a la devolución de aquélla.

Todo ello con independencia de los demás requisitos que para la constitución de la garantía se exijan en su normativa reguladora específica.

Artículo 23. *Cuantía y ejecución de la garantía.*

1. Para los buques tanque que transporten mercancías con las características reseñadas en el Reglamento (CE) n.o1726/2003 del Parlamento Europeo y del Consejo, de 22 de julio de 2003, por el que se modifica el Reglamento (CE) n.o417/2002 relativo a la introducción acelerada de normas en materia de doble casco o de diseño equivalente para petroleros de casco único, la cuantía de la garantía será la siguiente:

Buques cuyo arqueo no exceda de 2.000 GT, hasta siete millones de euros, y por cada unidad de arqueo que exceda de 2.000 GT, hasta 10.000 euros.

2. Para el resto de los buques, la cuantía de la garantía será la siguiente:

Buques cuyo arqueo no exceda de 2.000 GT, hasta 2,5 millones de euros, y por cada unidad de arqueo que exceda de 2.000 GT, hasta 600 euros.

3. El montante de la garantía, que deberá satisfacer los fines previstos en el artículo 22.2, se determinará teniendo en cuenta el costo íntegro de los daños previsibles que pudieran producirse, en razón de la naturaleza y cantidad de la carga transportada y características y estado del buque, con los límites máximos fijados en los dos apartados anteriores.

4. Si, constituida la garantía, no se ocasionaran finalmente daños ni se generaran costes de los cubiertos por aquélla, la Dirección General de la Marina Mercante liberará la garantía.

En caso contrario, podrá librar cargos contra ésta por los daños o costes ocasionados. Si la cantidad ejecutada no fuera suficiente para hacer frente en cualquier cuantía a todos los daños y perjuicios ocasionados, el operador, el agente, el expedidor o el salvador satisfarán dichos daños de la manera más rápida posible.

Artículo 24. *Procedimiento de actuación.*

1. La autorización de acceso de un buque a un lugar de refugio corresponde al Director General de la Marina Mercante, de conformidad con lo dispuesto en la disposición adicional vigésimo quinta de la Ley 27/1992.

2. El procedimiento se iniciará a solicitud del capitán del buque afectado o de un representante del operador o de la empresa naviera, quienes deberán indicar las razones por las que el buque está necesitado de asistencia, facilitando cuanta información estimen relevante, así como aquella otra que les sea requerida por la Capitanía Marítima.

3. La capitanía marítima realizará cuantos actos de instrucción considere necesarios para fundamentar la decisión final, incluyendo, en su caso, una inspección del buque. En particular, podrá proponer que se condicione la entrada del buque a la ponderación del conjunto de circunstancias que se precisan en la disposición transitoria segunda de este real decreto.

4. La resolución que autorice el acceso a un lugar de refugio deberá ser expresamente acordada y podrá, por causa de urgente necesidad, adoptarse verbalmente y sin sujeción a formalidades especiales, sin perjuicio de la obligación de notificar a los interesados el acto y

su motivación por escrito a la mayor brevedad posible y, en todo caso, en un plazo no superior a 96 horas.

5. Contra la resolución, que pondrá fin a la vía administrativa, podrán los interesados interponer recurso de reposición.

6. En el supuesto de que no sea autorizada la entrada del buque en el lugar de refugio, la Administración marítima, si lo estimara necesario, establecerá las medidas alternativas que considere adecuadas en orden a proteger los bienes jurídicos, tanto públicos como privados, que puedan verse comprometidos por la situación precaria del buque o de su carga y por las circunstancias externas, fundamentalmente de tipo meteorológico, que afecten o puedan afectar al buque.

Artículo 25. *Sistema de seguimiento e información del tráfico marítimo (SafeSeaNet).*

1. El Ministerio de Fomento establecerá sistemas de gestión de la información marítima que garanticen el tratamiento de la información prevista en este real decreto.

Dichos sistemas harán posible la plena utilización de la información recogida y cumplirán, en particular, las condiciones establecidas en el artículo 14.

2. A fin de garantizar un intercambio eficaz de la información contemplada en este real decreto, el Ministerio de Fomento procurará que los sistemas mencionados, creados para recoger, tratar y conservar dicha información puedan interconectarse con el SafeSeaNet, que deberá estar operativo permanentemente y cuya descripción y principios básicos se recogen en el anexo III.

3. Sin perjuicio de lo dispuesto en el apartado 2 anterior, cuando se trate de actuaciones en el ámbito de acuerdos intracomunitarios o en el marco de acuerdos regionales o proyectos transfronterizos, interregionales o transnacionales dentro de la Unión Europea, el Ministerio de Fomento se asegurará de que los sistemas o las redes e información que se establezcan cumplan los requisitos de este real decreto y sean compatibles y estén interconectados con el sistema comunitario de intercambio de información marítima SafeSeaNet.

Artículo 25 bis. *Información a las partes interesadas.*

1. La estación costera española correspondiente transmitirá, cuando sea preciso, avisos por radio que puedan escucharse en los sectores potencialmente afectados por cualquier incidente o accidente notificado de conformidad con lo dispuesto en el artículo 17.1 e informará de la presencia de cualquier buque que constituya una amenaza a la seguridad marítima y de la vida humana en la mar o el medio ambiente.

2. Las autoridades competentes que hayan recibido información notificada con base en los artículos 13 y 17 facilitarán en todo momento esa información, previa solicitud y por razones de seguridad marítima o de prevención de la contaminación marina, a la autoridad competente de cualquier otro Estado miembro de la Unión Europea.

3. Cuando las mencionadas autoridades hayan sido informadas, de acuerdo con lo establecido en este real decreto o por cualquier otro procedimiento, de hechos que generen o incrementen el riesgo en zonas marítimas y costeras de otro Estado miembro, adoptarán las medidas pertinentes para informar de ello al Estado afectado y para consultarle sobre las actuaciones previstas.

Llegado el caso, serán adoptadas las modalidades de una intervención común por las autoridades competentes españolas en cooperación con las de otros Estados miembros.

[. . .]

§ 11

Real Decreto 1837/2000, de 10 de noviembre, por el que se aprueba el Reglamento de inspección y certificación de buques civiles. [Inclusión parcial]

Ministerio de Fomento
«BOE» núm. 285, de 28 de noviembre de 2000
Última modificación: 18 de octubre de 2014
Referencia: BOE-A-2000-21432

[. . .]

ANEXO

REGLAMENTO DE INSPECCIÓN Y CERTIFICACIÓN DE BUQUES CIVILES

[. . .]

TÍTULO II

De la actividad inspectora

CAPÍTULO I

Principios rectores

[. . .]

Artículo 14. *Obligaciones de operadores, empresas operadoras, capitanes y patrones de los buques.*

1. Los operadores y empresas operadoras, así como los capitanes y patrones de los buques de pabellón español, están obligados a:

a) Poner en conocimiento de los Capitanes Marítimos o de la Dirección General de la Marina Mercante, la caducidad de cualquiera de los certificados o documentos relacionados con este Reglamento, solicitando la realización de las actividades inspectoras necesarias para proceder a su renovación.

b) Solicitar la realización del resto de las actividades inspectoras exigidas por la normativa vigente para el tipo y clase de buque que se trate, así como comunicar la caducidad de aquellas anotaciones recogidas en los certificados o documentos que tengan establecido un determinado plazo de tiempo para su ejecución.

c) Someterse a todas las actuaciones inspectoras que ordenen las autoridades marítimas para comprobar el cumplimiento con la normativa vigente.

d) Llevar a bordo, custodiados por el capitán o patrón, en un lugar del buque de fácil acceso y con visibilidad adecuada, todos los certificados y documentos, o copias certificadas de los mismos, exigidos para el buque por la normativa en vigor.

e) Mantener el estado del buque y de todo su equipo conforme a las disposiciones de las reglas nacionales o internacionales en vigor, para así garantizar que el buque seguirá estando en condiciones de hacerse a la mar, sin peligro para la seguridad marítima, y en condiciones de evitar cualquier incidente de contaminación del medio ambiente marino.

f) No efectuar ningún cambio, que pueda afectar a la seguridad del buque o a la prevención de la contaminación del medio ambiente marino, en la disposición estructural, las máquinas, el equipo y los demás componentes del buque, sin previa autorización de la Dirección General de la Marina Mercante, en los términos que establece el capítulo III del Título II.

2. Todas las averías, y accidentes de consideración, así como los defectos descubiertos y las prácticas de reparación del buque y de sus equipos que afecten a la seguridad del buque, de la vida humana en el mar o de la navegación o que puedan significar un riesgo de contaminación del medio ambiente marino, serán notificados inmediatamente después de que se tenga conocimiento de ellos al Capitán Marítimo en caso de que el puerto en el que se encuentre el buque sea español o la Dirección General de la Marina Mercante y a las autoridades marítimas competentes del puerto en cuestión, si éste es extranjero.

En caso de que el buque se encuentre en navegación, la comunicación se producirá a las autoridades indicadas del primer puerto al que vaya a arribar y siempre con anterioridad a la arribada a dicho puerto.

3. Las autoridades españolas a quienes se comuniquen tales circunstancias harán que se inicien las investigaciones encaminadas a determinar el alcance de las incidencias comunicadas y que se adopten las medidas precisas para garantizar la seguridad marítima y la integridad del medio ambiente marino, ordenando, si es necesario, la realización de un reconocimiento adicional o extraordinario, según lo dispuesto en el artículo 37, a las partes afectadas del buque.

[. . .]

§ 12

Real Decreto 62/2008, de 25 de enero, por el que se aprueba el Reglamento de las condiciones de seguridad marítima, de la navegación y de la vida humana en la mar aplicables a las concentraciones náuticas de carácter conmemorativo y pruebas náutico-deportivas

Ministerio de Fomento
«BOE» núm. 33, de 7 de febrero de 2008
Última modificación: sin modificaciones
Referencia: BOE-A-2008-2112

Tradicionalmente, en la mayoría de los puertos y zonas costeras, con ocasión de las fiestas patronales o de eventos de otra índole, se vienen celebrando actos marítimos colectivos o concentraciones náuticas de carácter conmemorativo, cultural o de otro tipo, que implican la navegación en grupo de embarcaciones, generalmente inscritas en las listas tercera, cuarta, quinta, sexta y séptima. Las características específicas de dichos actos traen consigo que viajen a bordo de cada embarcación gran número de personas ajenas a su tripulación. Ello, unido a la lógica proximidad en que se desarrolla la navegación en este tipo de actos, exige la adopción de medidas especiales para salvaguardar la seguridad marítima, de la navegación y de la vida humana en la mar.

Por otra parte, la creciente realización en nuestras aguas marítimas de eventos náuticos deportivos, ya sea con embarcaciones a vela o a motor, motos náuticas u otros artefactos o vehículos náuticos, que tienen lugar en espacios determinados por las características de las aguas marítimas del litoral o que tienen su origen o destino en algunos de nuestros puertos, con el consiguiente peligro que ello representa para la navegación marítima y la seguridad de la vida humana en la mar, aconsejan que deba regularse dicha actividad para alcanzar los objetivos de seguridad ya expuestos.

Los capitanes marítimos, al amparo de las atribuciones que les otorga el artículo 88.3 de la Ley 27/1992, de 24 de noviembre, de puertos del Estado y de la marina mercante, pueden establecer los requisitos particulares aplicables a los eventos anteriormente citados que se celebren en las aguas objeto de su ámbito competencial. No obstante, la ausencia de normativa general al respecto y la conveniencia de homogeneizar los criterios que deben ser exigidos por la administración marítima a los buques, embarcaciones y artefactos náuticos y a los propietarios y tripulaciones participantes en dichos eventos, así como a los organizadores de los mismos, hacen necesario establecer unas normas que redunden en beneficio de la seguridad y garanticen el cumplimiento de los objetivos que establece el artículo 74 de la Ley 27/1992, de 24 de noviembre, sin perjuicio de lo dispuesto en la normativa sectorial que sea de aplicación en los ámbitos pesquero y deportivo.

De igual modo, es preciso garantizar la seguridad jurídica y personal de los ciudadanos que, por una amplia diversidad de motivos, se suman con su presencia al mantenimiento de

estas tradiciones navales de amplio arraigo popular, sin que ello deba suponer merma de su participación en dichos eventos, buscando ante todo un elemental equilibrio entre la seguridad de las personas, la atención a los legítimos intereses que se mueven en torno a este tipo de actos y el mantenimiento y proliferación de los mismos.

En su virtud, a propuesta de la Ministra de Fomento, con la aprobación previa de la Ministra de Administraciones Públicas, de acuerdo con el Consejo de Estado y previa deliberación del Consejo de Ministros en su reunión del día 25 de enero de 2008,

DISPONGO:

Artículo único. *Aprobación del Reglamento.*

Se aprueba el Reglamento por el que se regulan los requisitos que, en materia de seguridad marítima, de la navegación y de la vida humana en la mar, deben cumplirse para la celebración de las concentraciones náuticas de carácter conmemorativo y pruebas náutico-deportivas, cuyo texto se inserta a continuación.

Disposición adicional única. *Aplicación de normas sectoriales.*

El Reglamento que aprueba este real decreto se aplicará sin perjuicio de lo dispuesto por la normativa sectorial que sea de aplicación en los ámbitos marítimo, portuario, pesquero y deportivo.

A este respecto, cuando la celebración de las concentraciones náuticas de carácter conmemorativo y las pruebas náutico-deportivas pudiera afectar a las reservas marinas, zonas de acondicionamiento marino, zonas de repoblación marina y demás espacios protegidos, en virtud de lo dispuesto en los artículos 13 y siguientes de la Ley 3/2001, de 26 de marzo, de pesca marítima del Estado, se requerirá informe previo del Ministerio de Agricultura, Pesca y Alimentación.

Disposición derogatoria única. *Derogación normativa.*

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

Disposición final primera. *Título competencial.*

Este real decreto se dicta al amparo de lo dispuesto en el artículo 149.1.20.ª de la Constitución, que atribuye al Estado la competencia en materia de marina mercante.

Disposición final segunda. *Habilitación normativa.*

Se faculta al Ministro de Fomento para dictar cuantas normas sean precisas en desarrollo del reglamento que se aprueba mediante este real decreto.

Disposición final tercera. *Entrada en vigor.*

Este real decreto entrará en vigor a los tres meses de su publicación en el «Boletín Oficial del Estado».

REGLAMENTO DE LAS CONDICIONES DE SEGURIDAD MARÍTIMA, DE LA NAVEGACIÓN Y DE LA VIDA HUMANA EN LA MAR APLICABLES A LAS CONCENTRACIONES NÁUTICAS DE CARÁCTER CONMEMORATIVO Y PRUEBAS NÁUTICO-DEPORTIVAS

CAPÍTULO I

Disposiciones generales

Artículo 1. *Objeto.*

Este reglamento tiene por objeto determinar los requisitos relacionados con la seguridad marítima, de la navegación y de la vida humana en la mar, exigibles para la realización de las concentraciones náuticas de carácter conmemorativo, así como para la celebración de pruebas náutico-deportivas de carácter colectivo.

Artículo 2. *Definiciones.*

A los fines de la aplicación de este reglamento se entenderá por:

a) «Concentraciones náuticas de carácter conmemorativo»: los actos colectivos marítimos celebrados con motivo de una efeméride o aquellos de carácter cultural, lúdico o de otro tipo, que se caracterizan por la navegación en grupo de embarcaciones normalmente inscritas en las listas tercera, cuarta, quinta, sexta y séptima, así como extranjeras, en las aguas marítimas de responsabilidad de una capitanía marítima.

b) «Pruebas náutico-deportivas de circuito»: las pruebas náutico-deportivas de carácter colectivo o regatas que se celebran con un itinerario señalizado o campo de regatas delimitado por boyas, balizas o marcas, próximo a la costa o a su vista o dentro de las zonas de servicio de los puertos.

c) «Regatas de altura»: las pruebas náutico-deportivas de carácter colectivo que tengan lugar en el mar territorial, zona contigua, zona económica exclusiva y en alta mar.

d) «Entidad organizadora»: la persona física o jurídica que organiza el acto o concentración náutica conmemorativa, o bien los clubes náuticos, federaciones deportivas o cualesquiera otras entidades públicas o privadas que organicen los actos de carácter colectivo definidos en las letras anteriores.

La entidad organizadora tendrá la consideración de interesado en los términos a que hace referencia el artículo 31 de la Ley 30/1992, de 26 de noviembre, de Régimen jurídico de las administraciones públicas y del procedimiento administrativo común. Si la entidad organizadora actúa en nombre y representación de otro, deberá acreditar que dispone de poder suficiente para ello, de conformidad con lo establecido en el artículo 32 de dicho texto legal.

e) «Coordinador de seguridad»: persona designada por la entidad organizadora para ejercer la dirección interna del desarrollo de la concentración náutica conmemorativa o la prueba náutico-deportiva de carácter colectivo, así como para velar por el cumplimiento de las normas de seguridad y las instrucciones generales o puntuales que, en su caso, imparta la capitanía marítima. En las pruebas náutico-deportivas tendrá la consideración de coordinador de seguridad el comité de regatas, cuando así se regule en la legislación sectorial que sea de aplicación a estas pruebas.

f) «Patrón de la embarcación»: persona que ejerce el mando de cada una de las embarcaciones participantes en la concentración náutica conmemorativa o la prueba náutico-deportiva de carácter colectivo.

g) «Aguas marítimas»: aquellas situadas en zonas en las que España ejerce soberanía, derechos soberanos o jurisdicción, extendiéndose también a las aguas de las desembocaduras de los ríos y a las de éstos hasta donde se hagan sensibles los efectos de las mareas, así como a los tramos navegables de los ríos hasta donde existan puertos de interés general.

h) «Capitán marítimo»: el titular de la capitanía marítima en cuyo ámbito de actuación tenga lugar la celebración de las concentraciones conmemorativas y las pruebas náuticas, de conformidad con lo previsto en la normativa reguladora de los citados órganos.

i) «Embarcaciones participantes»: aquellas que toman parte en el evento y que figuran en la relación del coordinador de seguridad.

Artículo 3. *Ámbito de aplicación.*

1. Se regirán por lo dispuesto en este reglamento las actividades de organización y control de las concentraciones náuticas de carácter conmemorativo y la realización de pruebas náutico-deportivas que se celebren en las aguas marítimas definidas en la letra g) del artículo anterior.

2. También será de aplicación lo dispuesto en este reglamento a los patrones de las embarcaciones y sus propietarios, los miembros de las entidades organizadoras, los coordinadores de seguridad, y cualesquiera otras personas físicas o jurídicas, ya sea a título particular o institucional, que participen en las actividades marítimas de cualquier naturaleza relacionadas con la realización de actos colectivos o concentraciones náuticas de carácter conmemorativo, cultural o deportivo que tengan lugar en las aguas citadas en el párrafo anterior, así como a los tripulantes de las embarcaciones participantes en dichos eventos y a las demás personas que se encuentren a bordo de las mismas mientras tengan lugar los actos mencionados.

Artículo 4. *Excepciones.*

1. No obstante lo dispuesto en el artículo anterior, las normas de seguridad que se establecen en este reglamento no serán de aplicación a aquellas concentraciones náuticas que estén sometidas a normativa de carácter especial dictada por la administración marítima, en función de las características técnicas de las embarcaciones participantes, de las condiciones de navegación o del tráfico marítimo de las aguas donde tenga lugar el evento o cuando así lo requieran razones de seguridad marítima o de la vida humana en la mar.

2. Este reglamento tampoco será de aplicación, salvo lo dispuesto en los artículos 16 y 17, a los grandes eventos deportivos, de carácter nacional o internacional, que se regirán por las normas especiales reguladoras de las mismas que les sean de aplicación.

Artículo 5. *Funciones de los capitanes marítimos.*

De conformidad con lo previsto por el artículo 88.3 g), en relación con el artículo 86, de la Ley 27/1992, de 24 de noviembre, de puertos del Estado y de la marina mercante, corresponde a los capitanes marítimos competentes por razón del ámbito geográfico de la capitanía marítima velar para que las concentraciones náuticas y las pruebas náutico-deportivas se celebren con sujeción a las normas establecidas en este reglamento, en los siguientes términos:

1. Las concentraciones náuticas y las pruebas náutico-deportivas de carácter colectivo se celebrarán con sujeción a las condiciones de seguridad marítima, debidamente aplicables en cada caso, y conforme a lo previsto en los capítulos II y III de este reglamento. Las entidades organizadoras pondrán en conocimiento del capitán marítimo dichas condiciones junto con la solicitud de la correspondiente autorización. Su otorgamiento será notificado a dichas entidades en el plazo máximo de diez días desde que se presentó la solicitud.

En el supuesto de que se apreciaran deficiencias en el escrito de solicitud o en la documentación que, según se detalla en lo capítulos II y III, se acompaña al mismo, el capitán marítimo requerirá a la entidad organizadora en el plazo de diez días a contar desde la recepción de la solicitud para que subsane las deficiencias o aporte los documentos preceptivos.

Si la entidad organizadora no subsanase las deficiencias en el plazo de diez días desde la notificación a que se refiere el párrafo anterior, el capitán marítimo dictará la correspondiente resolución prohibiendo la realización del evento por incumplimiento de las medidas de seguridad marítima.

2. Si las circunstancias de seguridad marítima, de la navegación o del tráfico marítimo previstas así lo aconsejasen el capitán marítimo, mediante resolución, que será notificada en el plazo de diez días desde la recepción de la solicitud, podrá condicionar la realización del evento a la adopción por parte de la entidad organizadora de las medidas que estime

adecuadas a las condiciones imperantes, sin perjuicio de que la entidad organizadora pueda proponer un calendario, itinerario u otras medidas alternativas que, en todo caso, deberán ser aprobadas por el capitán marítimo procediendo a autorizar el evento.

Si la entidad organizadora no adoptara o incumpliera las medidas anteriormente indicadas, el capitán marítimo procederá, mediante resolución, a prohibir la realización del evento.

3. Asimismo, el capitán marítimo podrá prohibir la celebración del evento, si existe constancia formal o material de que las entidades organizadoras, los coordinadores de seguridad o los patrones de las embarcaciones han falseado los datos que sean exigidos conforme a lo previsto en los capítulos II y III de este reglamento o cuando los interesados no hubieran suscrito los seguros o los medios de garantía de responsabilidad que establece el artículo siguiente.

4. El capitán marítimo podrá suspender el evento una vez iniciado, si durante el transcurso del mismo se incumplieran las medidas a que se refieren los puntos 1 y 2 de este artículo o cuando por los organizadores, los coordinadores de seguridad o los participantes en el mismo se desarrollen actividades o conductas que pongan en peligro la seguridad marítima, de la navegación o de la vida humana en la mar.

En todo caso procederá la suspensión del evento cuando, por cualquier causa, no pudieran cumplirse las condiciones de seguridad establecidas o no fuese posible la cobertura de medios de seguridad, auxilio o control previstos.

5. El capitán marítimo podrá retrasar, anular o suprimir las pruebas si disminuyen las condiciones de seguridad, si se ha producido un empeoramiento de las condiciones meteorológicas o si concurriese cualquier otra causa que ponga en peligro la seguridad marítima, de la navegación y de la vida humana en la mar.

El capitán marítimo levantará la suspensión del evento cuando cesen o se resuelvan las causas que la motivaron.

6. La suspensión de los eventos una vez iniciados, por cualquiera de las circunstancias previstas en el punto 4 de este artículo, se pondrá en conocimiento de las entidades organizadoras, coordinadores de seguridad o comités de regatas y participantes utilizando el medio más rápido posible que sea compatible con el mantenimiento de la seguridad marítima, de la navegación y de la vida humana en la mar, de acuerdo con los requisitos exigidos por el artículo 55 de la Ley 30/1992, de 26 de noviembre, sin perjuicio de que se deba notificar la correspondiente resolución en un plazo no superior a las veinticuatro horas de haberse producido la suspensión.

7. Las resoluciones del capitán marítimo a que se refieren los puntos anteriores de este artículo deberán ajustarse a lo dispuesto en los artículos 54 y 89 de la Ley 30/1992, de 26 de noviembre, y serán susceptibles de recurso de alzada ante el Director General de la Marina Mercante cuya resolución pondrá fin a la vía administrativa.

8. El capitán marítimo, si la importancia del evento o de la prueba así lo justificara por el número de participantes o por las características de las embarcaciones participantes, remitirá a la delegación o subdelegación del Gobierno correspondiente la documentación relativa a las condiciones de seguridad del evento o prueba, al objeto de que ésta, en coordinación con los órganos competentes en materia de protección civil de la comunidad autónoma o, en su caso, de la entidad local, pueda disponer los apoyos necesarios para atender las emergencias que puedan producirse.

Artículo 6. *Seguros y garantías de la responsabilidad.*

Las entidades organizadoras comprobarán que todos los propietarios de las embarcaciones que participen en el evento tienen asegurada la responsabilidad en los términos y con el alcance previstos en el Reglamento de seguro de responsabilidad civil de suscripción obligatoria para embarcaciones de recreo o deportivas, aprobado por el Real Decreto 607/1999, de 16 de abril, como requisito previo para participar en el mismo.

Alternativamente, dicha responsabilidad podrá garantizarse mediante la constitución de aval, a primer requerimiento y sin beneficio de excusión, con el alcance y las condiciones previstas por el reglamento anteriormente citado.

Así mismo, la responsabilidad podrá garantizarse mediante la suscripción de cualquier otro seguro de responsabilidad civil que cubra los posibles daños a las personas

embarcadas y a terceros, siempre que la cobertura del seguro se exija por federaciones deportivas como requisito para participar en competiciones.

Los buques que se utilicen en régimen de alquiler, además de tener asegurada o garantizada su responsabilidad civil, deberán contar con un seguro de accidentes, y se aplicarán con carácter supletorio, para fijar su cuantía, los importes de las indemnizaciones previstas en el anexo del Reglamento del seguro obligatorio de viajeros, aprobado por Real Decreto 1575/1989, de 22 de diciembre.

Tanto el seguro citado en el párrafo primero de este artículo o, en su defecto, el aval deberán indicar de forma expresa que se constituyen en aplicación de este reglamento.

CAPÍTULO II

Actos colectivos náuticos

Artículo 7. *Obligaciones de la entidad organizadora.*

Corresponde a la entidad organizadora:

1. Comunicar por escrito la celebración de la concentración náutica a la capitanía marítima en cuyas aguas vaya a tener lugar el evento, al menos con treinta días de antelación a la misma, indicando la fecha y hora previstas tanto de su inicio como de su finalización, adjuntando la siguiente documentación:

a) Nombre, domicilio y nacionalidad, a efectos de comunicaciones y notificaciones, del coordinador de seguridad, así como de los medios o procedimientos de contacto.
b) Propuesta de condiciones meteorológicas límite para la celebración del acto.
c) Canales de comunicaciones propuestos (organización, seguridad, avisos).
d) Zonas e itinerarios previstos para la concentración.
e) Número previsto de buques, embarcaciones o artefactos participantes.
f) Restricciones al tráfico y a la navegación, en su caso.
g) Condiciones alternativas de seguridad, caso de proponerse alguna, y su justificación.
h) Copia de las pólizas de seguros o de la garantía alternativa suscritas conforme a lo previsto en el artículo 6.
i) Copia de las autorizaciones adicionales que, en su caso, se requieran de otras instituciones.

2. Disponer de la organización y de los medios personales y materiales precisos para que el coordinador de seguridad pueda asumir las obligaciones que le competen.

3. Supervisar la actividad del coordinador de seguridad, a efectos de garantizar que se cumplen las condiciones conforme a las cuales se ha autorizado la celebración del evento.

4. Informar a los patrones de las embarcaciones participantes, sobre el seguro de responsabilidad civil y de accidente para cada buque o de la garantía alternativa cuando éstos hayan sido suscritos por la entidad organizadora, indicándoles los riesgos cubiertos y el límite de responsabilidad en relación con el máximo de personas que pueden embarcar.

5. Proporcionar al coordinador de seguridad, a los patrones de las embarcaciones y al personal de la organización toda la información que se estime precisa a efectos de garantizar el buen orden durante la realización del evento.

6. Solicitar y obtener las autorizaciones adicionales de otras instituciones o de las administraciones públicas que fueran precisas para la celebración del evento.

7. Además, la entidad organizadora deberá adoptar las medidas precisas para prevenir, en su caso, la contaminación marítima producida por las embarcaciones participantes en el evento, de acuerdo con la normativa aplicable al respecto.

Artículo 8. *Obligaciones del coordinador de seguridad.*

Corresponde al coordinador de seguridad ejercer la dirección interna de las actividades preparatorias y de ejecución y desarrollo de la concentración náutica conmemorativa, a cuyo fin llevará a cabo las siguientes actuaciones:

1. Comprobará que todas las embarcaciones participantes en el evento, y los equipos y aparatos de que deban estar dotadas, conforme a la legislación que le sea de aplicación, se

encuentran en las debidas condiciones de mantenimiento y seguridad, así como que todos los certificados exigibles se hallan en vigor.

2. Ejercerá la dirección interna del desarrollo de la concentración náutica, asegurándose de que este se realiza en las debidas condiciones de seguridad y de acuerdo con las condiciones exigidas para su autorización, pudiendo acordar el retraso del evento e incluso su supresión, previa comunicación al capitán marítimo, si disminuyen las condiciones de seguridad, ya sea por empeoramiento de circunstancias meteorológicas (en cuanto a visibilidad, fuerza del viento o estado de la mar), por carecer total o parcialmente de los medios de salvamento, o cualquier otra que a su juicio pueda condicionar o influir negativamente en la seguridad del evento, todo ello sin perjuicio de las medidas e instrucciones que la capitanía marítima pueda ordenar.

3. Dispondrá la existencia de medios exteriores de ayuda y rescate que acompañen a las embarcaciones participantes en la concentración, en número suficiente para hacer frente a cualquier emergencia previsible durante su celebración, que en ningún caso será inferior a una embarcación de rescate por cada veinte embarcaciones participantes. Todo ello sin perjuicio de la presencia o no de servicios públicos de salvamento marítimo.

Dichas embarcaciones serán de francobordo bajo, para facilitar el rescate desde el agua, y estarán dotadas de un motor de al menos 25 CVE de potencia propulsora. El único fin de dichas embarcaciones será preservar la seguridad del evento, irán tripuladas por al menos tres personas, y estarán a la escucha por el canal de seguridad en contacto con el coordinador de seguridad, dispuestas a intervenir a requerimiento del mismo y estarán distribuidas estratégicamente por la totalidad del área de la concentración, en las posiciones que al efecto se determinen por el coordinador de seguridad.

4. Pondrá en conocimiento del centro de coordinación de salvamento marítimo correspondiente la fecha, el horario y la zona de celebración del evento y, al menos dos horas antes de su inicio, el número final de buques, embarcaciones y artefactos participantes. Durante el transcurso de la concentración comunicará en tiempo real cualquier incidente que se produjese, por los canales establecidos al efecto y al finalizar el evento comunicará este hecho al centro.

5. Impartirá a los patrones de las embarcaciones participantes, antes del comienzo de la concentración, las instrucciones precisas para el buen desarrollo de la navegación, informándoles de las condiciones impuestas por las capitanías marítimas para el desarrollo del evento. Dichas instrucciones incluirán:

a) La designación de la posición que ocuparán las embarcaciones en la concentración, especificando la que figurará a la cabeza de la misma.

b) La planificación de la derrota por donde discurrirá la concentración marítima, teniendo especialmente en cuenta el área de navegación, los peligros existentes, la carrera de marea y el calado de las embarcaciones participantes.

c) La disposición de un canal de VHF banda marina como canal de seguridad en el que estarán a la escucha todas las embarcaciones, además de la escucha en el canal 16, para su utilización por los patrones con el fin de comunicar de inmediato cualquier incidente que surja a bordo de su embarcación, o cualquier otro incidente externo del que sean testigos o tengan noticia.

d) La determinación de la velocidad del conjunto, que será comunicada a la embarcación de cabeza y a la cual se adaptará el resto del convoy.

e) Antes de la celebración del evento, deberá asegurarse de que todas las embarcaciones participantes están cubiertas por las correspondientes pólizas de seguro o garantías de su responsabilidad.

f) Comprobar que los patrones de las embarcaciones participantes conocen toda la información anterior y el máximo número de personas que pueden embarcar en las mismas.

g) Aquellas otras instrucciones en materia de seguridad que, por la peculiaridad del acto, del lugar de celebración y tiempo reinante, la capitanía marítima considere conveniente impartir.

6. Durante el transcurso del evento deberá adoptar cuantas medidas estime precisas ante las emergencias o incidencias que en materia de seguridad pudieran producirse y serán puestas en conocimiento del capitán marítimo en el momento de ser adoptadas a través del

correspondiente centro de salvamento. Así mismo deberá comunicar a la capitanía marítima el comienzo y el final del evento.

A tal fin, y previamente a la celebración de la concentración, se establecerán los adecuados canales de comunicación entre la capitanía marítima y el coordinador de seguridad, así como con la organización de protección civil destacada para la cobertura y apoyo del evento.

Artículo 9. *Obligaciones de los patrones de las embarcaciones.*

Previamente a su participación en una concentración náutica, los patrones de las embarcaciones se asegurarán de que tanto estas como los equipos y aparatos que se hallen a bordo reúnen las condiciones técnicas adecuadas para la navegación, cumpliendo todos los requisitos que les sean exigibles por la legislación vigente, así como de que las embarcaciones se encuentran cubiertas por las pólizas de seguros o garantía de responsabilidad que exige el artículo 6 de este reglamento.

Durante el desarrollo de la concentración náutica, el patrón de cada embarcación participante estará sujeto al cumplimiento de las instrucciones que imparta el coordinador de seguridad y las autoridades marítimas y, en todo caso, deberá cumplir las siguientes obligaciones:

1. En lo que afecta a la navegación:

a) Navegar a la velocidad indicada por el coordinador de seguridad y ocupar en todo momento la posición designada por el mismo, manteniéndola a lo largo de todo el evento.

b) Las maniobras de atraque y desatraque del muelle se realizarán de forma paulatina, evitando maniobras simultáneas de las embarcaciones próximas.

c) Durante la navegación no realizará ningún tipo de maniobra que pueda poner en peligro la seguridad de las personas que se encuentren a bordo, ni de la propia embarcación u otras embarcaciones.

2. Respecto de la embarcación:

a) No permitirá que suban a bordo más personas de las que puedan ser embarcadas y cuyo número será el menor de los obtenidos de acuerdo con los siguientes cálculos:

Si todos los ocupantes de la embarcación se disponen a una banda, el francobordo no se reducirá a menos de la mitad del existente con la embarcación adrizada, o

Salvo que mediante cálculos se justifique que el buque es capaz de transportar más personas cumpliendo los criterios de estabilidad vigentes, el número máximo de personas admisible sobre cubierta (N) sea inferior a los siguientes valores:

1.º Embarcaciones de pesca o auxiliares de acuicultura:

$$N = \text{Eslora total (m.)} \times \text{Manga (m.)} \times 0{,}5$$

2.º Embarcaciones de pasaje o recreo: el que figure autorizado en sus certificados.

b) Si la embarcación no dispone de amuradas, o barandillas fijas en la cubierta de, al menos, 90 centímetros de altura, se dispondrá de un sistema de barandillado provisional de al menos dicha altura, que evite la caída de personas al agua.

c) La cubierta de la embarcación se encontrará despejada de aparejos, cabos, herramientas, maquinaria móvil o de cualesquiera otros objetos que puedan entorpecer la circulación del personal por cubierta, o puedan suponer un riesgo potencial de accidente.

d) Toda embarcación deberá disponer de, al menos, dos aros salvavidas guarnidos con su correspondiente cabo, dispuestos para su lanzamiento, así como chalecos salvavidas en número no inferior al de personas embarcadas.

e) El número mínimo de aros salvavidas, se deberá incrementar en función del número de personas embarcadas, como mínimo en un aro más por cada veinte personas.

f) La participación de la embarcación en el evento no interrumpirá el despacho que esté en vigor en la fecha del mismo.

g) Además de lo especificado anteriormente, el patrón deberá adoptar las medidas preventivas elementales encaminadas al reforzamiento de la estabilidad de la embarcación,

tales como el lastrado o relleno de combustible de los tanques bajos, evitando las superficies libres en los mismos (tanques a medio llenar), así como no disponer pesos en lugares altos respecto de la quilla (normalmente en cubiertas altas o sobre la obra muerta).

h) En todo caso las embarcaciones que porten más personas a bordo que las indicadas en sus certificados de seguridad, deberán restringir sus navegaciones al período comprendido entre el orto y una hora antes del ocaso. Además no podrán navegar en solitario, debiendo abandonar el puerto con el resto de las embarcaciones que participen en la celebración y cuando se hayan incorporado a las mismas todos los medios de seguridad.

3. Sin perjuicio de lo dispuesto en el punto anterior de este artículo, los patrones de las embarcaciones deberán adoptar todas las medidas que sean precisas para garantizar la seguridad de los tripulantes y demás personas embarcadas, así como comprobar que éstas cumplen con las obligaciones a que se refiere el artículo siguiente.

En todo caso deberá garantizarse que el embarque y desembarque de personas discapacitadas se realizará en las debidas condiciones de seguridad, dignidad y decoro, reservando para dichas personas, siempre que ello fuera posible sin menoscabo de la seguridad, lugares de fácil acceso suficientemente resguardados y protegidos a bordo.

Artículo 10. *Obligaciones de las personas embarcadas.*

Con carácter general las personas embarcadas deberán seguir las instrucciones que impartan los patrones de las embarcaciones, tanto en las operaciones de embarque y desembarque, como una vez que se encuentren a bordo, respetando en todo caso el cumplimiento de las siguientes obligaciones:

1. No podrán embarcar personas menores de edad ni personas discapacitadas que no puedan valerse por sí mismas, si no van acompañados de una persona mayor de edad responsable de los mismos.

2. No se podrán arrojar residuos sólidos o líquidos a la mar, debiendo disponerse a bordo de recipientes o bolsas para su recogida y posterior descarga a tierra.

3. Las personas embarcadas no estarán autorizadas para el lanzamiento de cohetes, petardos u otros ingenios luminosos o explosivos, ni podrán acceder con ellos a las embarcaciones, salvo que su utilización sea consustancial a las motivaciones tradicionales que fundamentan la conmemoración de una efeméride y se realice conforme a las instrucciones de seguridad que imparta el patrón de la embarcación.

4. No podrán realizar señales pirotécnicas, ópticas o luminosas, ni podrán manipular radiobalizas, ni efectuar ningún tipo de emisión radioeléctrica, salvo en situaciones de emergencia y siempre que esa actividad no pueda realizarse por el patrón o los tripulantes.

5. Las personas embarcadas no deberán agruparse en una de las bandas de la embarcación, y no interferirán la visibilidad del patrón o las faenas marineras que se desarrollen en la travesía.

6. Queda prohibido el embarque o estancia a bordo de cualquier persona cuyas facultades se encuentren mermadas o disminuidas por efectos de bebidas alcohólicas o sustancias psicotrópicas de cualquier tipo.

CAPÍTULO III

Pruebas náutico-deportivas de carácter colectivo

Artículo 11. *Obligaciones de la entidad organizadora y de los clubes y federaciones deportivas.*

Corresponde a la entidad organizadora y a los clubes y federaciones deportivas el cumplimiento de las siguientes obligaciones:

1. Comunicar por escrito al capitán marítimo correspondiente al puerto de partida la celebración de las pruebas náutico-deportivas, al menos con treinta días de antelación, adjuntando los siguientes datos:

a) Nombre, domicilio y nacionalidad, a efectos de comunicaciones y notificaciones, del coordinador de seguridad, así como los medios y procedimientos de contacto.

b) La fecha o fechas y hora previstas, tanto del inicio como de la finalización de la prueba.

c) Límites geográficos de las zonas en las que tengan lugar las pruebas y recorridos a realizar por las embarcaciones participantes en las pruebas, así como de las zonas de partida y arribada de las embarcaciones.

d) Número previsto de embarcaciones participantes en las pruebas y su clase o clases.

e) Propuesta de condiciones meteorológicas límite para la realización de las pruebas.

f) Restricciones al tráfico y a la navegación en su caso.

g) Condiciones alternativas de seguridad, caso de proponerse alguna, y su justificación.

h) La relación de los medios navales de salvamento, que deberán ser adecuados al número de embarcaciones participantes. Dichos medios deberán garantizar por sí mismos la cobertura total de la prueba náutico-deportiva. Los organizadores no deberán incluir entre los mismos los medios públicos de salvamento marítimo, sin perjuicio de que puedan solicitar su ayuda en caso de emergencia.

i) El detalle de los medios de comunicación de que disponen las embarcaciones de salvamento contratadas por la organización, los de la organización y, en su caso, los de las embarcaciones participantes, y el establecimiento de los canales de comunicación con la capitanía marítima.

2. La entidad organizadora deberá cumplir, asimismo, las obligaciones que se establecen en los puntos 2, 3, 5 y 6 del artículo 7 de este reglamento.

Artículo 12. *Obligaciones del coordinador de seguridad y de los comités de regatas.*

Los coordinadores de seguridad de las pruebas náutico-deportivas, así como los comités de regatas, deberán realizar las siguientes actuaciones:

1. Comprobar que todas las embarcaciones participantes en las pruebas, así como las adscritas a la entidad organizadora a fines de seguimiento y control de las pruebas, se encuentran en las debidas condiciones de mantenimiento y seguridad.

2. Ejercerán la dirección interna del desarrollo de las pruebas, impartiendo a los participantes las instrucciones de seguridad necesarias, así como las impuestas por la capitanía marítima, en su caso, señalándoles el recorrido a realizar y organizando los controles y las embarcaciones y demás medios a flote precisos para su realización.

3. Retrasar, anular o suprimir las pruebas si disminuyen las condiciones de seguridad, ya sea por empeoramiento de las condiciones meteorológicas, por carencia sobrevenida, parcial o total, de los medios de salvamento o por cualquier otra causa que ponga en peligro la seguridad marítima, de la navegación y de la vida humana en la mar, dando cuenta inmediata al capitán marítimo.

4. Asegurar la existencia de medios de ayuda y rescate que acompañen a las embarcaciones participantes en la concentración, en número suficiente para hacer frente a cualquier emergencia previsible durante su celebración, el cual en ningún caso será inferior a una embarcación de rescate por cada veinte embarcaciones participantes, todo ello sin perjuicio de la presencia o no de servicios públicos de salvamento marítimo.

5. A efectos de cumplimentar lo previsto en el punto anterior establecerá los canales y procedimientos de comunicación con los medios de salvamento y fijará las posiciones de los mismos de forma que cubran el área en la que se realicen las pruebas en las debidas condiciones de seguridad, sin perjuicio de lo dispuesto en el punto 8 de este artículo.

6. Difundirán entre los participantes, a través de las instrucciones de regata, de los tablones de anuncios de los clubes náuticos o de otros medios de probada efectividad, los correspondientes boletines de información meteorológica, avisos a los navegantes, avisos y comunicados de las capitanías marítimas y del centro de coordinación de salvamento, y cualquier otra información relativa a la seguridad en la navegación que pudiera ser relevante.

7. Informar a todos los participantes de los medios de seguridad y salvamento contratados o dependientes de la organización que darán cobertura a la regata, así como de los medios, procedimientos y canales de comunicación con los mismos y de los procedimientos a observar en caso de emergencia.

8. Proponer al capitán marítimo los canales y procedimientos de enlace durante la realización de las pruebas con los medios de salvamento contratados o dependientes de la

organización, con la entidad organizadora y con el propio coordinador de seguridad o comité de regatas. El capitán marítimo comunicará el canal o canales de banda marina autorizados en función de que no perturben o dificulten las comunicaciones marítimas del tráfico comercial, la seguridad marítima y, en su caso, las operaciones de salvamento marítimo.

9. Confirmar y tener a disposición del capitán marítimo la relación de las embarcaciones participantes, así como los datos personales de los participantes o de las personas por ellos designadas en los correspondientes boletines de inscripción, para búsqueda y coordinación.

10. Poner en conocimiento del centro de coordinación de salvamento marítimo correspondiente con antelación suficiente la fecha, horario y zona de realización de las pruebas y, al menos dos horas antes de su inicio, el número final de embarcaciones participantes. Durante el transcurso de la concentración comunicará en tiempo real cualquier incidente que se produjese y al finalizar el evento pondrá este hecho en conocimiento de dicho centro.

11. Adoptar, durante el transcurso de las pruebas, cuantas medidas estime pertinentes ante las incidencias o emergencias que en materia de seguridad pudieran producirse, dando cuenta de las mismas, en tiempo real, a la capitanía marítima a través del centro de coordinación de salvamento marítimo correspondiente.

Artículo 13. *Obligaciones del personal que gobierne las embarcaciones.*

El personal que gobierne las embarcaciones que participen en pruebas náuticas deportivas de carácter colectivo deberá cumplir las siguientes obligaciones:

1. Se asegurará de que la embarcación se encuentra en las adecuadas condiciones para garantizar la seguridad de la navegación y de la vida humana en la mar, así como para poder afrontar los requerimientos y características propias de la prueba.

2. Cumplir los reglamentos por los que se rijan las pruebas o regatas y las instrucciones impartidas por la capitanía marítima, la entidad organizadora, los coordinadores de seguridad, en su caso, y por el comité de regatas.

CAPÍTULO IV

Disposiciones particulares

Artículo 14. *Normas específicas de seguridad.*

1. En aquellos actos colectivos náuticos en los que concurran especiales circunstancias, en función de las aguas en las que se realicen, de las condiciones del tráfico marítimo de la proximidad de un puerto o cuando participe un elevado número de embarcaciones de características técnicas que no sean similares u homogéneas, la entidad organizadora podrá proponer al capitán marítimo, en el momento de solicitar la autorización del evento, la adopción de unas normas específicas de seguridad que garanticen un nivel de seguridad superior al exigido por este reglamento. El capitán marítimo resolverá, motivadamente, lo que proceda.

2. Así mismo, si por las características de una concentración o tipo de prueba deportiva alguno de los requisitos exigidos por este reglamento en materia de seguridad se demostrara de imposible cumplimiento, la entidad organizadora, con al menos diez días de anticipación a la celebración del evento, podrá solicitar su supresión y sustitución por otros más acordes con las características del evento, siempre que se garantice la seguridad de las embarcaciones y de los participantes.

En este último supuesto, el capitán marítimo resolverá, motivadamente, lo que proceda.

3. Cuando se trate de pruebas náutico-deportivas o de pruebas deportivas relacionadas con la mar distintas de las reguladas en este reglamento, tales como exhibiciones o pruebas de aeronaves acrobáticas sobre la franja costera, competiciones de natación o de buceo, travesías a nado u otras similares, el capitán marítimo titular de la capitanía de salida o de las aguas donde se celebren otros eventos, podrá establecer los requisitos mínimos de seguridad que estime precisos para la celebración de las pruebas, previa solicitud de la correspondiente autorización por parte de los organizadores, en el plazo mínimo de treinta días antes de la fecha en que tenga lugar el evento.

4. En los supuestos referidos en el punto anterior, cuando la realización de las pruebas pueda afectar al ámbito competencial de diversas capitanías, el capitán marítimo competente por razón del puerto de origen establecerá los criterios de seguridad y coordinación con los demás capitanes marítimos afectados, sin perjuicio de las funciones que les corresponda desarrollar en sus respectivos ámbitos competenciales.

5. Las solicitudes de autorización, y el régimen de notificaciones y resoluciones previsto en este capítulo se regirá por lo dispuesto en la Ley 30/1992, de 26 de noviembre. Las resoluciones serán susceptibles de interposición de recurso de alzada ante el Director General de la Marina Mercante cuya resolución pondrá fin a la vía administrativa.

Artículo 15. *Disposiciones especiales para las pruebas deportivas de circuito.*

Las normas que establece este reglamento serán de aplicación a las pruebas de remo, las pruebas deportivas náuticas de carácter infantil, clase optimist, vela iniciación, cadete, vela ligera, pruebas de motonáutica con embarcaciones de fórmula, pruebas náutico-deportivas de personas discapacitadas, concentraciones de nadadores, competiciones subacuática en circuito u otras similares, así como en los casos en que, excepcionalmente, las pruebas se celebren en las zonas I y II de los puertos, con sujeción a las siguientes condiciones:

1. Si la prueba se ha de celebrar en aguas de la zona de servicio de un puerto, la entidad organizadora solicitará la correspondiente autorización a la autoridad portuaria competente quien, con carácter previo a la resolución, requerirá informe vinculante al respecto del capitán marítimo.

2. La entidad organizadora adjuntará a su solicitud ante la capitanía marítima la autorización a que se refiere el punto anterior.

3. Necesariamente el circuito en donde se celebre la prueba debe quedar fuera de los canales de entrada o salida de los puertos y de las zonas en donde existan terminales, pantalanes o boyas donde se manipulen mercancías peligrosas.

No obstante lo anterior, cuando los circuitos se establezcan cerca de los canales u otras zonas reservadas para el tráfico marítimo se deberán fijar conjuntamente por el capitán marítimo y la autoridad portuaria competentes, con la debida antelación, las condiciones y requisitos que sean necesarios para preservar la seguridad del tráfico portuario.

4. Ninguna embarcación ajena a la entidad organizadora o distinta de las participantes en la prueba podrá navegar por dentro del circuito o en las inmediaciones de las boyas de salida y recalada o de aquellas que, en su caso, balicen y delimiten el circuito.

5. Cuando se celebren pruebas de remo, vela infantil, clase optimist, vela iniciación, cadete, vela ligera o similares, además de las medidas de seguridad que se regulan en este reglamento, se deberá establecer un número adecuado de embarcaciones de auxilio o apoyo a las embarcaciones participantes; no debiendo bajar la citada relación de una embarcación de apoyo por cada diez participantes.

6. Siempre que las embarcaciones participantes de las características y clases anteriormente citadas deban atravesar zonas de tráfico portuario, deberán ser escoltadas o remolcadas por embarcaciones de apoyo que por sus características técnicas resulten adecuadas para esta finalidad.

7. Respecto de las regatas de navegantes solitarios que se celebren en aguas españolas, solamente podrán autorizarse las que se realicen bajo la modalidad de circuito.

8. En todo caso, las pruebas náutico-deportivas de carácter infantil y las de personas discapacitadas deberán contar con el suficiente apoyo de embarcaciones de seguridad, de características acordes con la clase de evento de que se trate.

Artículo 16. *Disposiciones especiales para las regatas de altura o de largo recorrido.*

Si el itinerario de la regata afecta sólo a las aguas marítimas de responsabilidad de una misma capitanía marítima, se aplicarán los criterios de seguridad marítima, de la navegación y de la vida humana en la mar que establezca el capitán marítimo correspondiente de acuerdo con lo previsto en este reglamento y con sujeción a lo previsto por el ordenamiento marítimo vigente que resulte de aplicación.

Si el itinerario de la regata afecta a las aguas de más de una capitanía marítima, y transcurre únicamente entre puertos españoles, el capitán marítimo competente por razón del puerto de origen establecerá los criterios de seguridad aplicables a la regata, en coordinación con los demás capitanes marítimos afectados por la derrota de aquella, sin perjuicio de las funciones que éstos deban realizar en sus ámbitos geográficos de competencia.

Para ello, entre las instrucciones dadas al comité de regatas deberá figurar la obligación de establecer contacto con las sucesivas capitanías marítimas afectadas, con antelación suficiente al momento en el que la regata alcance las aguas objeto de sus competencias, y los procedimientos y canales de comunicación.

Artículo 17. *Regatas internacionales.*

A las regatas internacionales organizadas, individual o conjuntamente, por instituciones internacionales o nacionales de reconocido prestigio, que partan de un puerto español hacia aguas extranjeras, aunque en su itinerario existan puertos españoles, les serán de aplicación las normas establecidas por su propia organización.

No obstante lo anterior, los capitanes marítimos de los puertos de salida o escala comprobarán que las medidas de seguridad de la navegación, de la vida humana en la mar y de protección del medio ambiente marino establecidas por la organización de la prueba son equivalentes a las establecidas en este reglamento y demás normas que fueran de aplicación, pudiendo imponer motivadamente la adopción de aquellas que no se hayan contemplado y sean razonables en relación con las características de la prueba y la seguridad de la navegación y del tráfico marítimo.

Para ello, los organizadores de las pruebas deberán poner en conocimiento de los capitanes marítimos, con antelación suficiente y al menos 15 días antes del comienzo de la regata, la fecha de iniciación y calendario previsto de la misma, las características y número de las embarcaciones participantes y la descripción de las derrotas a seguir.

CAPÍTULO V

Régimen sancionador

Artículo 18. *Infracciones.*

Los incumplimientos de lo dispuesto en este reglamento constituyen infracciones administrativas en el ámbito de la marina civil, que serán sancionadas según lo previsto en el capítulo III del título IV de la Ley 27/1992, de 24 de noviembre.

Artículo 19. *Procedimiento.*

El procedimiento sancionador se ajustará a lo establecido en el capítulo II del título IX de la Ley 30/1992, de 26 de noviembre; al Reglamento del procedimiento para el ejercicio de la potestad sancionadora, aprobado por el Real Decreto 1398/1993, de 4 de agosto, y a lo dispuesto en el anexo II del Real Decreto 1772/1994, de 5 de agosto, por el que se adecuan los procedimientos administrativos en materia de transportes terrestres, aviación civil y marina mercante, a la Ley 30/1992, de 26 de noviembre.

Artículo 20. *Personas responsables.*

Serán responsables por la comisión de las infracciones las entidades organizadoras, los clubes y federaciones deportivas, los coordinadores de seguridad, los comités de regatas, los patrones de las embarcaciones y los tripulantes y demás personas embarcadas en las mismas, en los términos previstos en el artículo 118 de la Ley 27/1992, de 24 de noviembre.

§ 13

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

Ministerio de Fomento
«BOE» núm. 269, de 6 de noviembre de 2010
Última modificación: sin modificaciones
Referencia: BOE-A-2010-17038

La navegación de recreo es una actividad náutica en expansión en nuestro país, debido tanto al número de embarcaciones que enarbolan pabellón español como al de aquéllas que nos visitan durante el año y, en particular, en los períodos estivales.

Si bien hay normativa, fundamentalmente europea, que regula los aspectos constructivos y de seguridad que afectan a todas ellas, no existe una regulación que contemple los requisitos de abanderamiento y matriculación de las embarcaciones españolas con la suficiente flexibilidad y rapidez.

El Real Decreto 544/2007, de 27 de abril, por el que se regula el abanderamiento y matriculación de las embarcaciones de recreo en la lista séptima del Registro de matrícula de buques, fue un primer intento de simplificar las exigencias para matricular una embarcación. La experiencia habida desde entonces ha demostrado que existían posibilidades de mejora.

En este sentido, el presente real decreto diferencia las embarcaciones con marcado CE de las que no lo poseen y, en el caso de las primeras, aquéllas de eslora igual o inferior a 12 metros, para las que los requisitos de inscripción son muy básicos. Permite, también, la posibilidad de preinscripción de las embarcaciones, lo que supone un importante ahorro de tiempo a la hora de registrarlas.

Se regula, asimismo, el efecto del silencio administrativo en sentido negativo. Ello es así en virtud de que los supuestos de que se trata, abanderamiento, registro y renovación o nueva expedición del certificado de registro español-permiso de navegación, afectan de tal modo a la seguridad de la náutica de recreo que resulta de aplicación la excepción comprendida en el anexo dos de la disposición adicional 29.2 de la Ley 14/2000, de 29 de diciembre, modificada por las Leyes 24/2001, de 27 de diciembre, y 62/2003, de 30 de diciembre, dictada en cumplimiento de la disposición adicional primera apartado segundo, de la Ley 4/1999, de modificación de la Ley 30/1992, de 30 de noviembre.

En suma, se trata de aunar los requisitos de simplicidad, eficacia y servicio efectivo a los ciudadanos con el de seguridad jurídica.

En su virtud, a propuesta del Ministro de Fomento, con la aprobación previa de la Ministra de la Presidencia, de acuerdo con el Consejo de Estado y previa deliberación del Consejo de Ministros en su reunión del día 5 de noviembre de 2010.

DISPONGO:

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.

b) «Embarcación auxiliar»: toda embarcación de cualquier tipo, con independencia de su medio de propulsión, cuya eslora máxima no sea superior a 4 metros y cuya potencia instalada, en su caso, no sea superior a 8 kW, siempre y cuando sea destinada exclusivamente al servicio auxiliar de la embarcación principal de recreo a la que sirve. Estas embarcaciones solo podrán navegar en las proximidades de la embarcación principal.

c) «Eslora»: la distancia medida paralelamente a la línea de flotación de referencia, y al eje de la embarcación, entre dos planos verticales perpendiculares al plano central de la embarcación situados uno en la parte más a proa de la misma y el otro en la parte más a popa.

Esta eslora incluye todas las partes estructurales de la embarcación y las que forman parte integrante de la misma, tales como rodas o popas de madera, metal o plástico, las amuradas y las juntas casco/cubierta, así como aquellas partes desmontables del casco que actúan como soporte hidrostático o hidrodinámico cuando la embarcación está en reposo o navegando. Esta eslora excluye todas las partes móviles que se puedan desmontar de forma no destructiva sin afectar a la integridad estructural de la embarcación, tales como palos, penoles, plataformas salientes en cualquier extremo de la embarcación, guarniciones de proa, timones, soportes para motores, apoyos para propulsión, plataformas para zambullirse y acceder a bordo y protecciones y defensas.

Para las embarcaciones con marcado CE la eslora será la que se ajuste a la definición de los párrafos anteriores entre las recogidas en la declaración de conformidad de la embarcación, que es la «eslora del casco» según se define en la norma UNE EN-ISO 8666:2006.

d) «Abanderamiento»: acto administrativo por el que, tras la correspondiente tramitación prevista en este real decreto, se autoriza que una embarcación enarbole pabellón español.

e) «Puerto de matrícula», o, simplemente, «matrícula»: puerto donde se encuentre el distrito marítimo en la que esté registrada una embarcación.

f) «Indicativo de matrícula»: conjunto alfanumérico con el que se identifica e individualiza a cada embarcación de recreo, formada por orden correlativo por la lista, la provincia marítima, el distrito marítimo y el folio / año.

g) «Indicativo de inscripción»: conjunto alfanumérico de carácter secuencial asignado por el distrito marítimo correspondiente, con el que se identifica e individualiza a cada embarcación de recreo de eslora igual o inferior a 12 metros, y que estén sujetas a lo establecido en el artículo 8 de este real decreto.

h) «Entidades colaboradoras de inspección»: las autorizadas por el Ministerio de Fomento para realizar actividades de inspección y control de las embarcaciones de recreo, que reúnan las condiciones exigidas en el artículo 6 del 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.

i) «Zona de navegación»: zona limitada a una determinada distancia de la costa en la cual se autoriza a navegar a una embarcación, en función de las características de la embarcación y de los equipos de seguridad a bordo de la misma. Para dicha determinación se tendrán en cuenta las zonas definidas en el apartado 6 del artículo 3 del Real Decreto 1185/2006, de 16 de octubre, por el que se aprueba el Reglamento por el que se regulan las radiocomunicaciones marítimas a bordo de los buques civiles españoles.

j) «Número de identificación del servicio móvil marítimo (MMSI)»: número de nueve cifras que sirve para identificar a cada embarcación a efectos de radiocomunicaciones y que debe ser programado en los equipos automáticos y las radiobalizas por satélite, de acuerdo con el artículo 19 del Reglamento de Radiocomunicaciones de la Unión Internacional de Telecomunicaciones.

k) «Licencia de estación de barco (LEB)»: documento que permite a un particular o entidad instalar o explotar una estación transmisora conforme a las disposiciones del Reglamento de Radiocomunicaciones de la Unión Internacional de Telecomunicaciones y las del país del cual dependa dicha estación.

l) «Países terceros»: Estados que no son miembros de la Unión Europea.

m) «Transferencia de la titularidad»: todo cambio en la propiedad de una embarcación acreditada documentalmente por cualquier medio válido en derecho.

n) «Certificado de registro español-permiso de navegación»: documento integrado, expedido por la Administración marítima española, que acredita la inscripción de una embarcación en el Registro de buques y empresas navieras.

ñ) «Hoja de asiento»: documento de carácter físico o electrónico que contiene la información relativa a la embarcación de que se trate.

o) «Actos registrables»: las transferencias de propiedad o titularidad, las obras de reparación o de trasformación, las reformas o gran reparación, los cambios de motor no fuera borda, de matrícula, de nombre y de lista, y la baja, así como cualquier otro acto que suponga la creación, modificación o extinción de un gravamen.

p) «Número CIN»: número de identificación de la embarcación que incluye el código del país del fabricante, el código del constructor, un número de serie único, el mes y el año de fabricación y el año del modelo.

q) «Artefactos flotantes o de playa»: artefactos proyectados con fines recreativos o deportivos, de los siguientes tipos:

i) Piraguas, kayacs, canoas sin motor y otros artefactos sin propulsión mecánica.
ii) Patines con pedales o provistos de motor con potencia inferior a 3.5 kW.
iii) Motos náuticas.
iv) Tablas a vela.
v) Tablas deslizantes con motor.
vi) Instalaciones flotantes fondeadas.
vii) Otros ingenios similares a los descritos en los puntos anteriores que se utilicen para el ocio.

r) «Embarcación de alta velocidad»: las sujetas al ámbito de aplicación del Real Decreto 1119/1989, de 15 de septiembre, por el que se regula el tráfico de embarcaciones especiales de alta velocidad en las aguas marítimas españolas.

s) «Certificado de navegabilidad»: documento que expide la Administración marítima que refleja las características técnicas de la embarcación y que sirve de soporte para las inspecciones periódicas realizadas a la embarcación.

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.

Artículo 3. *Ámbito de aplicación.*

1. Lo dispuesto en este real decreto será de aplicación:

a) Al abanderamiento y matriculación en las listas sexta y séptima de las embarcaciones de recreo.

b) A las anotaciones en las hojas de asiento de cualquier acto registrable que se den sobre las embarcaciones ya abanderadas y registradas en las listas anteriormente citadas.

2. Están excluidas del ámbito de aplicación de este real decreto las embarcaciones que tengan otorgado permiso temporal de navegación de acuerdo con la normativa vigente y las embarcaciones de recreo de la lista sexta que transporten más de doce pasajeros. No estarán obligadas a su registro, o se regularán por su normativa específica, las embarcaciones históricas y tradicionales, así como las embarcaciones de regatas que estén destinadas exclusivamente a la competición y los artefactos flotantes o de playa.

3. Quedan además excluidos de la aplicación de este real decreto los procedimientos de cambio de lista, salvo los que se produzcan entre las listas sexta y séptima de las listas enumeradas en el artículo 4 del Real Decreto 1027/1989, de 28 de julio.

4. Las embarcaciones de recreo de eslora igual o inferior a 12 metros, exceptuadas las embarcaciones de alta velocidad, estarán sujetas al régimen previsto en el artículo 8 de este real decreto, cuando ostente la propia embarcación y su equipo propulsor el marcado CE.

Artículo 4. *Del abanderamiento y matriculación de las embarcaciones en las listas sexta y séptima.*

1. El procedimiento de abanderamiento y matriculación se iniciará con la solicitud del propietario de la embarcación, o su representante autorizado, ante el distrito marítimo correspondiente al puerto de matrícula elegido por el mismo, cumplimentada de acuerdo con el modelo que figura en el anexo I.

En aquellos supuestos en que la adquisición de la embarcación sea a través de fórmulas de arrendamiento financiero con opción a compra, el procedimiento de abanderamiento y matriculación podrá ser iniciado tanto por la entidad financiera como por el arrendatario.

El distrito marítimo ante el cual se presentó la solicitud realizará todas las actuaciones necesarias para la tramitación del expediente de acuerdo con lo establecido en la Ley 30/1992.

Los modelos de solicitudes estarán disponibles en cualquier distrito marítimo y en la dirección del registro electrónico del Ministerio de Fomento (https://sede.fomento.gob.es).

2. A los impresos citados en el apartado anterior deberá adjuntarse, según los casos, la documentación que se especifica en los artículos 9 y 10, bien mediante la aportación de documentos originales o fotocopias, bien mediante ficheros electrónicos.

3. No obstante lo establecido en los apartados anteriores, mediante resolución expresa del jefe de distrito y previa instancia de una empresa comercializadora o astillero español, se podrán preinscribir las embarcaciones de recreo, que estén obligadas a su registro y abanderamiento, aportando la siguiente documentación:

a) Solicitud en formato normalizado del anexo II.

b) Declaración responsable sobre la titularidad.

c) Declaración responsable de que la embarcación/motores proceden de la Unión Europea, en caso contrario, declaración de la aduana española o comunitaria que la introdujo a libre práctica.

d) Justificante del pago de las tasas siguientes:

i. de inscripción.

ii. de ayudas a la navegación.

e) Certificado de navegabilidad, obtenido se acuerdo con lo establecido en el artículo 9.2 de este real decreto.

f) Certificado de baja en el registro del país de procedencia para las embarcaciones importadas y registradas previamente en otro país o declaración responsable de que tal registro no es necesario en dicho país.

Si la embarcación preinscrita fuera transmitida por contrato de compraventa u otro título válido en derecho, la resolución expresa a la que se hace referencia en el párrafo anterior, que tendrá el formato del anexo III, servirá de permiso provisional de navegación por el plazo 6 meses a contar desde la transmisión de la embarcación. Al objeto de acreditar la vigencia

del permiso provisional, éste deberá estar acompañado del documento acreditativo de la transmisión de la embarcación. En este periodo de tiempo, hasta que no se lleve a cabo la inscripción definitiva, en la que la transmisión de la embarcación tendrá efectos ante la Administración marítima, el adquiriente tendrá la consideración de propietario a los efectos de cumplir con las obligaciones establecidas para el titular de la embarcación en este real decreto y en el resto de la normativa vigente.

Durante la vigencia de este permiso provisional la embarcación solo podrá navegar en el mar territorial español y, en cualquier caso, no podrá sobrepasar las zonas de navegación a las que esté limitada de acuerdo con su categoría de diseño.

Transcurrido el mencionado plazo de seis meses sin que se haya efectuado la inscripción definitiva, el permiso provisional de navegación caducará.

La inscripción definitiva de la embarcación preinscrita deberá llevarse a cabo, previa solicitud del propietario o su representante autorizado, ante el distrito marítimo correspondiente a su puerto de preinscripción o del puerto elegido para su abanderamiento, durante el plazo de los seis meses, desde la adquisición de la embarcación, adjuntando únicamente una solicitud y el documento acreditativo de la titularidad.

En el caso de que la inscripción definitiva se realice en un distrito marítimo distinto de aquel en el que figure la preinscripción, el distrito marítimo elegido efectuará la correspondiente anotación electrónica en la hoja de asiento abierta para la preinscripción, que pasará a definitiva, y extenderá el certificado de registro español-permiso de navegación. El distrito marítimo del puerto de preinscripción remitirá todo el expediente histórico de la embarcación que sirvió para hacer la preinscripción para su archivo en el distrito marítimo de inscripción definitiva.

4. En ambos casos, transcurrido el plazo de un mes desde la presentación de la solicitud sin que recaiga resolución expresa, aquélla se entenderá desestimada. La resolución del jefe de distrito marítimo será susceptible de recurso de alzada ante el Director General de la Marina Mercante, cuya resolución pondrá fin a la vía administrativa y la misma podrá ser recurrida potestativamente en reposición ante el mismo órgano que la hubiera dictado o ser impugnada directamente ante el orden jurisdiccional contencioso-administrativo.

Artículo 5. *De la hoja de asiento.*

La hoja de asiento será abierta, para cada embarcación, con cualquiera de las solicitudes a las que se hace referencia en el artículo 4 de este real decreto. En ella se anotarán los actos registrables relacionados con la embarcación y demás vicisitudes que le afecten a lo largo de su vida útil, y se cerrará con la anotación de baja correspondiente.

Artículo 6. *Del certificado de registro español-permiso de navegación.*

A toda embarcación registrada y abanderada, dotada de tripulación no profesional, le será expedido el certificado de registro español-permiso de navegación.

En este documento figurarán las características principales de la embarcación y los datos de su propietario y tendrá el formato que se indica en el anexo IV.

Las embarcaciones con tripulación profesional, deberán llevar el modelo oficial de rol de acuerdo con lo previsto en la Orden de 18 de enero de 2000 por la que se aprueba el Reglamento sobre despacho de buques.

Artículo 7. *Del nombre e indicativo de matrícula de la embarcación.*

1. El nombre de la embarcación, que será obligatorio para las de eslora superior a 12 metros, y potestativo para las iguales o inferiores a dicha eslora, se asignará, a propuesta del interesado, con sujeción a lo siguiente:

a) Al solicitar el abanderamiento, en el modelo que figura en el anexo I, el interesado propondrá el nombre.

b) La asignación del nombre se realizará por el distrito marítimo al dictar resolución sobre la solicitud de abanderamiento. La asignación se decidirá con sujeción a los siguientes requisitos:

i. Podrán autorizarse anagramas, siempre que no se presten a confusión, así como números a continuación de un nombre, que podrán figurar escritos en letra, así como en números romanos o arábigos.

ii. En todo caso, el nombre figurará en alfabeto latino.

2. El nombre irá pintado o fijado de forma permanente en un color que destaque sobre el fondo del casco y en un tamaño adecuado a las dimensiones de la embarcación, de forma que pueda ser fácilmente identificada en la mar.

3. El nombre podrá pintarse o fijarse en las amuras, en las aletas o en la popa.

4. Las embarcaciones llevarán el indicativo de matrícula pintado o fijado de forma permanente en ambas amuras y se colocara a la máxima altura posible de la línea de flotación. Su tamaño será el suficiente en relación con las dimensiones de la embarcación para que pueda ser fácilmente identificado en el mar y su color será claro sobre cascos oscuros y oscuro sobre cascos claros.

5. Las embarcaciones auxiliares deberán llevar el mismo indicativo de matrícula de su principal, sin nombre, y añadiendo al final del mismo, entre paréntesis la expresión «Aux» y el indicativo de matrícula de su principal. En el supuesto de que hubiese más de una embarcación auxiliar, se utilizarán números correlativos.

Artículo 8. *Régimen especial de las embarcaciones de recreo con marcado CE de eslora igual o inferior a 12 metros.*

1. Todas las embarcaciones de recreo de eslora igual o inferior a 12 metros están exentas de la obligación de abanderamiento y matriculación, así como de despacho, siempre que la propia embarcación y su equipo propulsor ostenten el marcado CE. No obstante podrán ser abanderadas y matriculadas a petición expresa del titular, en cuyo caso será de aplicación el régimen general establecido en el artículo 9 de este real decreto.

En todo caso, deberán obtener antes de su entrada en servicio un certificado de inscripción, de acuerdo con lo previsto en el apartado 6 de este artículo y cumplimentar lo previsto en el apartado 4.

2. Estas embarcaciones de recreo solo podrán navegar en el mar territorial español y, en cualquier caso, no podrán sobrepasar las zonas de navegación a las que estén limitadas de acuerdo con su categoría de diseño.

3. Las embarcaciones de recreo sujetas a este artículo tendrán el deber de enarbolar el pabellón español en los términos previstos en el Real Decreto 2335/1980, de 10 de octubre, por el que se regula el uso de la bandera de España y otras banderas y enseñas a bordo de los buques nacionales.

4. Asimismo, estas embarcaciones deberán llevar pintado o fijado de forma permanente en ambas amuras el indicativo de inscripción, que se colocará a la máxima altura posible de la línea de flotación. Su tamaño será el suficiente en relación con las dimensiones de la embarcación para que pueda ser fácilmente identificado en la mar y su color será blanco sobre cascos oscuros y negro sobre cascos claros. El nombre para estas embarcaciones tiene carácter potestativo y en el supuesto de llevarlo podrá pintarse o fijarse siempre que ello no dificulte ni cause confusión con la exhibición del indicativo de inscripción.

5. Los propietarios y patrones de estas embarcaciones de recreo serán responsables de que éstas cumplan con las normas de seguridad marítima, contra incendio, de prevención de la contaminación del medio marino y de radiocomunicaciones, de la posesión por el patrón de la titulación adecuada, de respetar el máximo número de personas embarcadas, de la tenencia en vigor del seguro de responsabilidad civil y del documento al que se refiere el apartado siguiente.

6. El distrito marítimo, en un plazo máximo de quince días, a instancia del adquirente de la embarcación, expedirá a estas embarcaciones, un certificado de inscripción con número secuencial anualizado, según el modelo del anexo V atendiendo a su eslora, y de acuerdo con lo siguiente:

a) Los titulares de estas embarcaciones solicitarán su inscripción en la correspondiente lista del distrito que deseen mediante solicitud normalizada, según el modelo del anexo VI, disponible en cualquier distrito marítimo y en la dirección del registro electrónico del Ministerio de Fomento (https://sede.fomento.gob.es).

b) Las solicitudes deberán acompañarse de una copia de la factura de compra o del pago del Impuesto sobre Transmisiones Patrimoniales y Actos Jurídicos Documentados, en los casos de cambio de titularidad mediante contrato de compraventa, o del título que acredite el derecho de disfrute de la embarcación, así como la documentación acreditativa del pago o, en su caso, no sujeción o exención del impuesto especial sobre determinados modos de transporte.

7. El documento, al que se hace referencia en el apartado 6 de este artículo, sustituirá, en estas embarcaciones, al certificado de navegabilidad regulado en Real Decreto 1434/1999, de 10 de septiembre, y constará en el mismo la realización de las inspecciones a las que esté sujeta la embarcación de acuerdo con lo establecido en el mencionado real decreto.

8. La inexactitud o falseamiento en la información acerca de estas embarcaciones o en la documentación aportada, así como el incumplimiento de llevar a bordo de la embarcación los documentos citados en este artículo, o el falseamiento o alteración de los mismos, salvo que dicha conducta haya sido sancionada por vía judicial, de conformidad con lo previsto en el artículo 119.3 de la Ley 27/1992, de 24 de noviembre, de puertos del Estado y de la marina mercante, serán sancionados conforme a lo dispuesto en el título IV de la mencionada Ley 27/1992.

9. El certificado de inscripción caducará cuando el titular de la embarcación solicite el abanderamiento y matriculación de la misma de conformidad con el régimen previsto en el artículo siguiente.

10. Las embarcaciones auxiliares, de las embarcaciones acogidas a este régimen especial, deberán llevar el mismo indicativo de inscripción de su principal, sin nombre, y añadiendo al final del mismo, entre paréntesis, la expresión «Aux» y el indicativo de matricula de su principal. En el supuesto de que hubiese más de una embarcación auxiliar, se utilizarán números correlativos.

Artículo 9. *Documentación requerida para el abanderamiento de embarcaciones con marcado CE.*

1. La solicitud de abanderamiento de las embarcaciones de recreo con marcado CE se acompañará, cuando corresponda, de la siguiente documentación:

a) Declaración de conformidad de la embarcación y de los motores propulsores emitida por el constructor o su representante autorizado establecido en la Unión Europea.

b) Título de adquisición de la propiedad o del derecho de disfrute del solicitante.

c) Documento acreditativo de la representación para actuar en nombre del propietario de la embarcación o del titular del derecho a disfrute de la embarcación, todo ello de conformidad con lo previsto en el artículo 32.3 de la Ley 30/1992.

d) Despacho de aduanas, en su caso, para las embarcaciones procedentes de países terceros.

e) Certificado de baja en el registro del país de procedencia para las embarcaciones importadas y registradas previamente en otro país o declaración responsable de que tal registro no es necesario en dicho país.

f) Documentación acreditativa del pago del Impuesto especial sobre determinados medios de transporte.

g) Justificante de ingreso de la tasa de inscripción en el Registro de buques, regulada en la disposición adicional decimosexta de la Ley 27/1992.

h) Justificante del pago de la tasa de ayudas a la navegación regulada en el artículo 20 de la Ley 33/2010, de 5 de agosto, de modificación de la Ley 48/2003, de 26 de noviembre, de régimen económico y de prestación de servicios en los puertos de interés general.

2. Los documentos señalados en el apartado 1.a) pueden ser sustituidos por el certificado de navegabilidad de la embarcación cuando se haya obtenido previamente. Para la obtención previa del certificado de navegabilidad de las embarcaciones de recreo con marcado CE, las comercializadoras o astillero español deberán solicitarlo ante la Administración marítima acompañando la declaración de conformidad de la embarcación y del motor emitida por el constructor o su representante autorizado establecido en la Unión Europea.

La entrega del certificado de navegabilidad, según el modelo que figura en el anexo VII, se hará previa presentación del justificante de ingreso de la tasa de emisión de tal certificado.

Artículo 10. *Documentación requerida para el abanderamiento de las embarcaciones sin marcado CE.*

1. Respecto de las embarcaciones que carezcan del marcado CE, tanto nuevas, con la excepción de las construidas por aficionados, como aquellas existentes procedentes de países terceros o de subasta o hallazgos, que carezcan de documentación identificativa de la embarcación y del país de procedencia, se deberá obtener, previamente a su registro, el marcado CE, mediante un procedimiento de evaluación de la conformidad con posterioridad a su fabricación, regulado en el artículo 6.1 del Real Decreto 2127/2004, de 29 de octubre, por el que se regulan los requisitos de seguridad de las embarcaciones de recreo, de las motos náuticas, de sus componentes y de las emisiones de escape y sonoras de sus motores.

Una vez obtenido dicho marcado, se podrá solicitar el registro presentando la documentación indicada en el artículo 9 de este real decreto.

2. Las embarcaciones existentes procedentes de la Unión Europea que carezcan del marcado CE, podrán registrarse siempre que se cumpla una de las condiciones siguientes:

a) Que la embarcación disponga de un certificado de inspección de buques anterior al 2 de junio de 1992, expedido por la Dirección General de la Marina Mercante.

b) Que la embarcación disponga de un certificado de homologación expedido por la Dirección General de la Marina Mercante.

c) Que la embarcación disponga de un certificado de construcción por unidades expedido por la Dirección General de la Marina Mercante.

d) Respecto de las embarcaciones que acrediten haber sido comercializadas en la Unión Europea antes del 16 de junio de 1998, la presentación de un proyecto elaborado y firmado por técnico titulado competente, en el que a juicio de la Administración marítima se demuestre que la embarcación cumple con lo establecido en la Orden FOM/1144/2003, de 28 de abril, por la que se regulan los equipos de seguridad, salvamento, contra incendios, navegación y prevención de vertidos por aguas sucias, que deben llevar a bordo las embarcaciones de recreo, y, en la medida de lo posible, con las normas UNE armonizadas que se incluyen en el listado del anexo VIII.

Asimismo, habrán de superar con resultado favorable el reconocimiento inicial realizado por la Administración marítima de acuerdo con lo establecido en el artículo 3.A del Real Decreto 1434/1999.

Las embarcaciones previamente registradas en otro Estado miembro de la Unión Europea que tengan menos de 25 años de antigüedad y una eslora inferior a 24 metros, podrán registrarse sin necesidad de presentar el correspondiente proyecto, siempre que la marca y el modelo figure en la base de datos de las embarcaciones homologadas por la Dirección General de la Marina Mercante, y, por parte de la Administración marítima, se someta la embarcación a un reconocimiento inicial, que será ampliado con el alcance de los reconocimientos periódicos definidos en el artículo 3.B del Real Decreto 1434/1999.

e) Respecto de las embarcaciones que no acrediten haber sido comercializadas en la Unión Europea antes del 16 de junio de 1998, la obtención del marcado CE mediante un procedimiento de evaluación de la conformidad con posterioridad a su fabricación, de acuerdo a lo establecido en el artículo 6.1 del Real Decreto 2127/2004, de 29 de octubre, por el que se regulan los requisitos de seguridad de las embarcaciones de recreo, de las motos náuticas, de sus componentes y de las emisiones de escape y sonoras de sus motores.

3. En los supuestos considerados en el apartado anterior, el interesado podrá solicitar el registro presentando ante el distrito marítimo la documentación que se indica a continuación:

a) Certificado de inspección de buques o certificado de homologación o certificado de construcción por unidades o los requisitos que se indican en el apartado 2.d) o la obtención del marcado CE mediante un procedimiento que se indica en el apartado 2.e) de este artículo, según proceda.

b) Aportación del título de adquisición de la propiedad o del derecho de disfrute.

c) Certificado de baja en el registro del país de origen para las importadas previamente registradas en otro país o declaración responsable de que tal requisito no es necesario en ese país.

d) Autorización, en su caso, de conformidad con lo previsto en el artículo 32.3 de la Ley 30/1992, que acredite a otra persona física o jurídica para actuar en nombre del propietario.

e) Documentación acreditativa del pago o, en su caso, no sujeción o exención del Impuesto especial sobre determinados medios de transportes.

f) Justificante de ingreso de la tasa de inscripción en el Registro de matrícula de buques, regulada en la disposición adicional decimosexta de la Ley 27/1992.

g) Justificante del pago de la tasa de ayudas a la navegación regulada en el artículo 20 de la Ley 33/2010.

Artículo 11. *Documentación requerida para el abanderamiento de embarcaciones construidas por aficionados.*

1. Las embarcaciones nuevas construidas por aficionados se podrán abanderar y registrar en la lista séptima siempre que se presente un proyecto elaborado y firmado por técnico titulado competente, en el que a juicio de la Administración marítima se demuestre que la embarcación cumple con lo establecido en la Orden FOM/1144/2003. y con los requisitos esenciales establecidos en el anexo I del Real Decreto 2127/2004. El cumplimiento con las normas armonizadas del anexo XVIII del Real Decreto 2127/2004 será admitido como suficiente respecto al cumplimiento de los requisitos esenciales.

El seguimiento de la construcción de estas embarcaciones será realizado por la Administración marítima de acuerdo a lo establecido en el Real Decreto 1837/2000, de 10 de noviembre. Asimismo, habrán de superar con resultado favorable el reconocimiento inicial realizado por la Administración marítima de acuerdo con lo establecido en el artículo 3.A del Real Decreto 1434/1999.

En esos casos, el interesado presentará ante el distrito marítimo la documentación que se indica en el artículo 10.3.

2. Si la embarcación construida por aficionado se comercializa o se pretende inscribir en la lista sexta, con independencia del tiempo transcurrido desde su construcción, se deberá obtener, previamente a su inscripción en el registro, el marcado CE, mediante un procedimiento de evaluación de la conformidad con posterioridad a su fabricación, regulado en el artículo 6.1 del Real Decreto 2127/2004.

3. Una vez obtenido dicho marcado se podrá solicitar la inscripción en el registro presentando la documentación indicada en el artículo 9 de este real decreto.

Artículo 12. *De la inscripción en el Registro de bienes muebles.*

Para la inscripción en el registro de las embarcaciones sujetas a este real decreto, no será exigible en ningún caso la inscripción en el Registro de bienes muebles.

Artículo 13. *Resolución del procedimiento de abanderamiento.*

1. El procedimiento de abanderamiento finalizará mediante resolución del jefe de distrito marítimo, dictada en el plazo de un mes desde la presentación de la solicitud. La resolución, que será notificada al interesado, contendrá la autorización de su abanderamiento o su denegación motivada, conforme a la legislación vigente. Transcurrido el plazo señalado sin resolución expresa se entenderá desestimada la solicitud de abanderamiento.

2. En el caso de que la resolución sea desestimatoria, junto con su notificación al interesado se adjuntarán los documentos originales que hubieran acompañado a la solicitud de abanderamiento.

3. La resolución del jefe de distrito marítimo será susceptible de recurso de alzada ante el Director General de la Marina Mercante, cuya resolución pondrá fin a la vía administrativa y la misma podrá ser recurrida potestativamente en reposición ante el mismo órgano que la hubiera dictado o ser impugnada directamente ante el orden jurisdiccional contencioso-administrativo.

Artículo 14. *Actuaciones derivadas de la resolución de abanderamiento.*

1. En el caso de que la resolución autorice el abanderamiento de la embarcación, por el distrito marítimo se registrará la misma en la lista sexta o séptima, haciendo constar la matrícula de la embarcación, el número CIN y su nombre y aquellos otros extremos regulados en el artículo 75 de la Ley 27/1992.

En los supuestos en que se haya dictado resolución estimatoria en el procedimiento de abanderamiento sin que hubiera recaído pronunciamiento expreso respecto del otorgamiento de la licencia de estación de barco (LEB), se hará mención en dicha resolución de la obligación del propietario y patrón de la embarcación de navegar únicamente por el mar territorial español y, en cualquier caso, no podrá sobrepasar las zonas de navegación a las que esté limitada de acuerdo con su categoría de diseño, hasta obtener la Licencia de estación de barco (LEB).

2. El interesado retirará del distrito marítimo el correspondiente certificado de registro-permiso de navegación, el certificado de navegabilidad, y, en su caso, la licencia de estación de barco (LEB), expedidos en el formato que se recoge en los anexos IV, VII y IX.

Artículo 15. *Pago de las tasas.*

1. El pago de la tasa de inscripción en el registro se acreditará al solicitar el abanderamiento.

2. En su caso, será exigible el pago de la tasa por emisión del certificado de navegabilidad conforme a lo dispuesto en el artículo 12 de la Ley 14/2000, de 29 de diciembre, de Medidas fiscales, administrativas y del orden social, y en la modificación de su apartado siete efectuado por la Ley 24/2001, de 27 de diciembre, de Medidas fiscales, administrativas y del orden social, y de la tasa por asignación del MMSI y por emisión de la licencia de estación de barco de acuerdo con lo previsto en el artículo 4 de la Ley 4/2004, de 29 de diciembre, de modificación de tasas y de beneficios fiscales de acontecimientos de excepcional interés público.

Asimismo, será exigible el pago previo de las tasas correspondientes para efectuar la inscripción de cada uno de los actos registrables.

3. El pago de las tasas indicadas en el apartado anterior se realizará en entidad de depósito autorizada por el Ministerio de Economía y Hacienda, de conformidad con lo dispuesto en el artículo 12.5 de la Ley 14/2000, y se formalizará en un único instrumento de cobro que incluya el importe total a abonar y los conceptos desglosados correspondientes a cada tasa.

Artículo 16. *Obligaciones de los propietarios y usuarios de las embarcaciones.*

1. Los propietarios de las embarcaciones deberán solicitar su registro, instar su baja en el registro y realizar todos los actos precisos para mantener al día los documentos a que se refiere el artículo 14.2.

2. Los propietarios de las embarcaciones y, en su caso, los usuarios serán responsables de llevar a bordo los documentos a que se hace referencia en el apartado anterior, además de cualquier otro exigido por la normativa vigente.

3. La inexactitud o falseamiento en la información acerca de las embarcaciones o en la documentación aportada, así como el incumplimiento de llevar a bordo de la embarcación los documentos citados en el artículo 14.2, o el falseamiento o alteración de los mismos, salvo que dicha conducta haya sido sancionada por vía judicial, de conformidad con lo previsto en el artículo 119.3 de la Ley 27/1992, serán sancionados conforme a lo dispuesto en el título IV de la mencionada Ley 27/1992.

Artículo 17. *Renovación o nueva expedición del certificado de registro español-permiso de navegación.*

1. La renovación del certificado de registro español-permiso de navegación deberá realizarse cada cinco años, para lo cual la persona que figure como propietario en el registro de buques, deberá solicitar su renovación tres meses antes de la finalización de la validez del certificado.

La superación de la fecha de validez sin haberse renovado el certificado de registro-permiso de navegación implicará su caducidad y la prohibición de realizar navegación alguna.

Asimismo, se deberá solicitar la nueva expedición del certificado cuando se produzcan cambios en sus datos.

2. La solicitud de renovación se presentará ante cualquier distrito marítimo que en el plazo de un mes efectuará la correspondiente anotación electrónica en la hoja de asiento y emitirá un nuevo certificado de registro español-permiso de navegación. En el caso de que la solicitud se haya presentado en un distrito marítimo que no corresponda a su puerto de matrícula, además enviará la documentación, para su archivo, al distrito marítimo correspondiente a su puerto de matrícula.

Transcurrido el plazo de un mes de presentada la solicitud sin resolución expresa se entenderá desestimada. La resolución del jefe de distrito marítimo será susceptible de recurso de alzada ante el Director General de la Marina Mercante, cuya resolución pondrá fin a la vía administrativa y la misma podrá ser recurrida potestativamente en reposición ante el mismo órgano que la hubiera dictado o ser impugnada directamente ante el orden jurisdiccional contencioso-administrativo.

Se seguirá el mismo procedimiento en los casos de extravío, hurto o pérdida del certificado de registro español-permiso de navegación.

3. Las transferencias de titularidad y la inscripción de los demás actos registrables podrán realizarse ante el distrito marítimo del puerto de matrícula o ante cualquier otro distrito marítimo. La transferencia de titularidad deberá ser comunicada por el vendedor y, potestativamente, por el comprador, en el plazo máximo de tres meses contados desde la fecha de la transferencia, presentando aquellos documentos que la justifiquen. Asimismo será comunicada a dicho órgano administrativo la variación de los datos que den lugar a la emisión del nuevo certificado de registro español-permiso de navegación mediante la presentación de cualquier documento válido en derecho que acredite el acto a registrar.

La comunicación se presentará ante cualquier distrito marítimo, que efectuará la correspondiente anotación electrónica en la hoja de asiento y expedirá un nuevo certificado de registro español-permiso de navegación. En el caso en que dicha comunicación se haya realizado ante un distrito marítimo distinto al de su puerto de matrícula, se remitirá a éste la documentación, para su archivo.

En el supuesto de que, además de las modificaciones anteriores se solicite cambio de puerto de matrícula, el distrito marítimo del puerto de matrícula de origen remitirá todo el expediente histórico de la embarcación al de la nueva matrícula para su archivo.

4. La renovación y nueva expedición del certificado de registro español-permiso de navegación conllevará únicamente el pago de las tasas correspondientes a la anotación en la hoja de asiento de la emisión y entrega del nuevo certificado. Dicho pago se realizará en el momento en el que por el interesado o por persona debidamente autorizada se solicite del distrito marítimo el nuevo certificado.

Artículo 18. *Canje del certificado de registro español permiso de navegación.*

1. El certificado de registro español-permiso de navegación se canjeará por otro nuevo en los siguientes casos:

a) Cuando sea imposible su uso por manifiesto deterioro.
b) Cuando el documento sea ilegible.

Para ello bastará con la presentación del certificado a canjear ante cualquier distrito marítimo, el cual tras comunicarlo al del puerto de matrícula para su toma de razón en la hoja de asiento, extenderá un nuevo certificado de registro español-permiso de navegación, que conservará la misma fecha de caducidad del certificado que se canjea, con excepción de que el canje se produzca tres meses antes de su caducidad, que tendrá la consideración de una renovación.

El canje por un nuevo certificado de registro español-permiso de navegación conllevará únicamente el pago de las tasas correspondientes a la anotación en la hoja de asiento de la emisión y entrega del nuevo certificado. Dicho pago se realizará en el momento en el que

por el interesado o por persona debidamente autorizada se solicite del distrito marítimo el nuevo certificado.

Artículo 19. *De las infracciones y sanciones.*

Las infracciones y sanciones a que haya lugar en relación con las actividades reguladas en este real decreto se regirán, en todo momento, por lo dispuesto en el capítulo III, del título IV de la ley 27/1992, por lo establecido en el título IX de la Ley 30/1992, así como en el Real Decreto 1398/1993 y en el anexo II del Real Decreto 1772/1994.

Disposición adicional primera. *Aplicabilidad del Real Decreto 1027/1989, de 28 de julio, por el que se regula el abanderamiento, matriculación de buques y registro marítimo.*

Lo dispuesto en el Real Decreto 1027/1989, de 28 de julio, por el que se regula el abanderamiento, matriculación de buques y registro marítimo, no será de aplicación a las embarcaciones abanderadas y registradas ni a las que pretendan abanderarse y registrarse en las listas sexta o séptima, en relación con los supuestos regulados en este real decreto, para los que serán de aplicación los procedimientos establecidos en el mismo.

Disposición adicional segunda. *Procedimientos susceptibles de tramitación a través del registro electrónico del Ministerio de Fomento.*

La presentación de las solicitudes, escritos y comunicaciones referidos en los distintos procedimientos regulados en este real decreto, serán susceptibles de realizarse a través del registro electrónico del Ministerio de Fomento en la dirección electrónica https://sede.fomento.gob.es

Disposición adicional tercera. *De las entidades colaboradoras.*

1. Las pólizas de seguro u otras garantías financieras establecidas en el apartado f) del artículo 6.1 del Real Decreto 1434/1999, de 10 de septiembre, con el fin de garantizar la responsabilidad civil derivada de dicha actividad durante el periodo de vigencia de las inspecciones realizadas, deberán cubrir las contingencias que se produzcan por las embarcaciones inspeccionadas hasta cinco años después del cese de la actividad de la entidad.

2. El aval que deben constituir las entidades colaboradoras de inspección de embarcaciones de recreo establecido en el apartado f) del artículo 8 del Real Decreto 1434/1999, deberá mantener su vigencia hasta cinco años después del cese de actividad de la entidad.

Disposición transitoria única. *Embarcaciones ya abanderadas.*

1. A partir de la entrada en vigor de este real decreto, el abanderamiento y matriculación de las embarcaciones en las listas sexta o séptima del Registro de matrícula de buques, así como cualquier acto registrable que afecte a las ya registradas, deberá hacerse de acuerdo con el procedimiento que se establece en este real decreto.

2. En las embarcaciones ya abanderadas y matriculadas, se seguirán usando las Licencias de Navegación de que van provistas hasta que realicen alguna de las operaciones o actos que motivan algún tipo de inscripción registral o anotación en hoja de asiento, en cuyo momento se sustituirán por el certificado de registro español-permiso de navegación que se crea por este real decreto.

3. El certificado de navegabilidad vigente se canjeará por otro nuevo únicamente en los siguientes casos:

a) Cuando sea imposible su uso por manifiesto deterioro.
b) Cuando el documento sea ilegible.
c) Cuando la embarcación sufra obras de reformas que la modifique de forma sustancial.
d) Por extravío, hurto o pérdida debidamente acreditada.

Disposición derogatoria única. *Derogación normativa.*

Quedan derogado el Real Decreto 544/2007, de 27 de abril, por el que se regula el abanderamiento y matriculación de las embarcaciones de recreo en la lista séptima del Registro de matrícula de buques y todas las disposiciones, de igual o de inferior rango, que se opongan, contradigan o resulten incompatibles con lo dispuesto en este real decreto.

[. . .]

Disposición final tercera. *Título competencial.*

Este real decreto se dicta al amparo de lo dispuesto en el artículo 149.1.20.ª de la Constitución Española, que atribuye al Estado la competencia exclusiva en materia de marina mercante y abanderamiento de buques.

Disposición final cuarta. *Habilitación normativa.*

Se autoriza al Ministro de Fomento para modificar los anexos y dictar, en el ámbito de sus competencias, las disposiciones necesarias para el desarrollo y aplicación de este real decreto.

Disposición final quinta. *Actualización de anexos.*

Se autoriza al Director General de la Marina Mercante para actualizar los anexos de este real decreto, cuando ello venga impuesto por normativa nacional, de la Unión Europea o en función de avances técnicos.

Disposición final sexta. *Entrada en vigor.*

Este real decreto entrará en vigor el día 1 de enero de 2011.

ANEXO I

Modelo solicitud de inscripción para su matrícula y abanderamiento de embarcaciones de recreo

Solicitante:

Nombre:	DNI/NIF/pasaporte:	Nacionalidad:
Teléfono de contacto:	Domicilio:	
Código Postal:	Ciudad:	Provincia:

Expone:

Que ha adquirido la embarcación y el motor que seguidamente se indica, y que desea matricular, a cuyos efectos acompaña la documentación que figura a continuación, señalada con una X. Asimismo solicita le sea concedida la zona de navegación _____, embarcando a bordo _____ personas.

Para su inspección, si procede, la embarcación se encuentra en _____

Embarcación	Documentos que se acompañan (Según proceda)
	( ) Solicitud del MMSI ( ) Declaración de conformidad de la embarcación ( ) Declaración de conformidad del motor ( ) Certificado de inspección de buques ( ) Certificado de homologación ( ) Certificado de construcción por unidades ( ) Proyecto firmado por técnico competente ( ) Aportación del título de adquisición de la propiedad o derecho de disfrute ** ( ) Autorización a otra persona física o jurídica para que actúe en su nombre ( ) Certificado baja del Registro del país de origen * ( ) Despacho de aduanas (para las procedentes de 3os países) ** ( ) Impreso de impuesto especial sobre determinados medios de transporte ( ) Justificante pago de la Tasa de inscripción ( ) Justificante pago de la Tarifa T-0 de ayudas a la navegación * ( ) Otros: _____

Solicita:

La inscripción de la embarcación en la lista _____ de la matrícula de _____, a favor del solicitante, de conformidad con lo dispuesto en el Real Decreto _____ / _____, de _____, para lo cual propone el siguiente nombre:

Lugar y fecha: Firma:

SR. JEFE DEL DISTRITO DE _____

ANEXO II

Modelo solicitud de prescripción de embarcaciones de recreo

Solicitante:

Nombre:	DNI/NIF/pasaporte:	Nacionalidad:
Teléfono de contacto:	Domicilio:	
Código Postal:	Ciudad:	Provincia:

Expone:

Que como empresa comercializadora o astillero español de la embarcación y el motor que seguidamente se indica, y que desea preinscribir, a cuyos efectos acompaña la documentación que figura a continuación, señalada con una X, embarcando a bordo _____ personas.

Para su inspección, si procede, la embarcación se encuentra en _____

Embarcación	Documentos que se acompañan
Tipo Embarcación:Vela / Motor Marca: Modelo: CIN o Nº de serie: Eslora: Manga: Material casco: Carga máxima: Nº máximo personas: Categoría de diseño:	( ) Declaración responsable sobre la titularidad. ( ) Declaración responsable de que la embarcación/motores proceden de la Unión Europea, en caso contrario, declaración de la Aduana española o comunitaria que la introdujo a libre practica. ( ) Justificante del pago de las tasas siguientes: ( ) de inscripción. ( ) de ayudas a la navegación ( ) Certificado de navegabilidad, obtenido se acuerdo con lo establecido en el artículo 9.2 del Real Decreto ____/____, de _____. ( ) Certificado de baja en el registro del país de procedencia para las embarcaciones importadas y registradas previamente en otro país o declaración responsable de que tal registro no es necesario en dicho país. ( ) Otros: _____
Motor: Marca: Modelo: Nº de serie: Potencia (kW): Combustible: Gasolina/Diesel	

Solicita:

La inscripción de la embarcación en la lista _____ de la matrícula de _____, a favor del solicitante, de conformidad con lo dispuesto en el Real Decreto _____ / _____, de _____, para lo cual propone el siguiente nombre:

Lugar y fecha: Firma:

SR. JEFE DEL DISTRITO DE _____

ANEXO III

Certificado de preinscripción

MINISTERIO DE FOMENTO-ESPAÑA

DIRECCIÓN GENERAL DE LA MARINA MERCANTE

El Jefe del Distrito Marítimo de ....., manifiesta que la embarcación de recreo con el número «Numero CIN»: ..... Número de identificación de la embarcación ....., ha sido preinscrita con fecha a instancia del astillero o comercializadora .....

Este Certificado, de acuerdo con lo dispuesto en el artículo 4.3 del Real Decreto ....., tiene la consideración de permiso provisional de navegación por el plazo 6 meses a contar desde la transmisión de la embarcación, fecha tras la cual se producirá la caducidad de forma automática.

Fecha de la adquisición por el adquirente..... (este dato será cumplimentado por el astillero o comercializadora y se pondrá en conocimiento del Jefe de Distrito para su toma de razón en la hoja de preinscripción)

Este permiso provisional autoriza, únicamente, a navegar en el Mar Territorial español y en cualquier caso no podrá sobrepasar las zonas de navegación a las que esté limitada de acuerdo con su categoría de diseño.

Este Certificado irá acompañado de una copia de la "solicitud de preinscripción de embarcaciones de recreo" sellada y visada por el Jefe de Distrito.

Dado en _____ el:

Firma del Jefe de Distrito y sello

ANEXO IV

Certificado de Registro Español - Permiso de Navegación

CERTIFICADO DE
CERTIFICATE OF SPANISH

REGISTRO ESPAÑOL
REGISTRY

PERMISO DE NAVEGACIÓN

EMBARCACIONES DE RECREO

FECHA DE VALIDEZ: _____ **N.I.B.:** _____

Nombre	Indicativo matrícula	Marca	Modelo	Número Serie
Material casco	**Propulsión**	**Combustible**	**Eslora (ISO)**	**Zona de navegación**
1. Madera 2. Aluminio 3. Acero 4. Fibra 5. Otros	1. Fueraborda 2. Intraborda 3. Velero 4. Motovelero	1. Gasoil 2. Diesel 3. Gasolina 4. Otros		/
			Año de construcción	**Categoría Diseño/Zona Navegación** **A.** 1.2.3.4.5.6.7. **B.** 2.3.4.5.6.7. **C.** 4.5.6.7. **D.** 7.

Número de motores	Número máximo de personas a bordo	Titulación mínima requerida

Propietarios	Apellidos y nombre	Domicilio	Número	
1.			**1.** D.N.I.	**4.** Tarjeta de identidad de extranjero
2.			**2.** N.I.F.	**Nacionalidad**
3.			**3.** Pasaporte	

1. Este documento autoriza la navegación de la presente embarcación. El mismo deberá encontrarse a bordo de la embarcación en navegación, junto con la titulación del patrón, certificado de navegabilidad y seguro de responsabilidad civil en vigor.
2. El certificado de registro español debe ser renovado por períodos de cinco años por la persona que figura como propietario en el registro de buques, solicitando su renovación en el plazo de tres meses con anterioridad a la finalización de la validez del certificado. La no renovación del mismo supondrá su cancelación de oficio.
3. Cualquier variación de los datos, así como la transferencia de titularidad deberá ser comunicada a un Distrito Marítimo que emitirá, en su caso, el nuevo certificado.

..... a ..... de ..... de 20....

Firma del Jefe de Distrito y sello

ANEXO V

Certificado de inscripción

MINISTERIO DE FOMENTO-ESPAÑA

DIRECCIÓN GENERAL DE LA MARINA MERCANTE

CERTIFICADO DE INSCRIPCIÓN

Marca	Modelo	Número CIN	
Categoría de diseño	Zona de navegación	Nº máximo de personas a bordo	Titulación mínima requerida
A ( ) B ( ) C ( ) D ( )	4 ( ) 5 ( ) 6 ( ) 7 ( )		( ) Licencia federativa ( ) PNB ( ) PER
Propietario (nombre y apellidos o empresa)		Domicilio	Nº de Inscripción

Este Certificado autoriza a navegar en el Mar Territorial español y en cualquier caso no podrá sobrepasar las zonas de navegación a las que este limitada de acuerdo con su categoría de diseño. Este Certificado irá acompañado de una copia de la declaración de conformidad CE.

Dado en _____ el:

Firma del Jefe de Distrito y sello

Reverso del anexo V

La entidad de Inspección que suscribe, designada conforme al Real Decreto 1434/1999, de 10 de septiembre, **CERTIFICA** que la presente embarcación ha sido reconocida de acuerdo a lo establecido en el anexo II del citado Real Decreto y que dicha embarcación, como también su equipo, han sido encontrados aceptables para el tipo de navegación asignada.

Este tipo de inspecciones solo serán obligatorias para las embarcaciones iguales o mayores de 6 metros

Nombre de la Entidad y sello: Nombre y firma del inspector:	Reconocimiento realizado[1]: Tipo: Fecha:	Próximo reconocimiento: Tipo: Fecha:	Observaciones:
Nombre de la Entidad y sello: Nombre y firma del inspector:	Reconocimiento realizado[1]: Tipo: Fecha:	Próximo reconocimiento: Tipo: Fecha:	Observaciones:
Nombre de la Entidad y sello: Nombre y firma del inspector:	Reconocimiento realizado[1]: Tipo: Fecha:	Próximo reconocimiento: Tipo: Fecha:	Observaciones:
Nombre de la Entidad y sello: Nombre y firma del inspector:	Reconocimiento realizado[1]: Tipo: Fecha:	Próximo reconocimiento: Tipo: Fecha:	Observaciones:

(1) Reconocimiento: intermedio, periódico, extraordinario.

ANEXO VI

Modelo solicitud de inscripción de embarcaciones de recreo con marco CE de eslora igual o inferior a 12 metros

Solicitante:

Nombre, apellidos :		Nacionalidad
DNI/NIF /Pasaporte	Domicilio	
Código Postal	Ciudad	Provincia

Embarcación	Documentos que se acompañan
Marca: Modelo: Categoría de Diseño: Eslora CE: Número CIN: Nº máximo personas: Fecha de adquisición:	( ) Copia de la factura legal de compra ( ) Copia del impreso oficial de pago del Impuesto por Transmisiones Patrimoniales y Actos Jurídicos Documentados, en los casos de cambio de titularidad mediante contrato de compraventa ( ) Impreso de impuesto especial sobre determinados modos de transporte

Embarcación /s auxiliares	Documentos que se acompañan
Marca: Modelo: Categoría de Diseño: Eslora CE: Número CIN: Nº máximo personas: Fecha de adquisición:	( ) Copia de la factura legal de compra ( ) Copia del impreso oficial de pago del Impuesto por Transmisiones Patrimoniales y Actos Jurídicos Documentados, en los casos de cambio de titularidad mediante contrato de compraventa

Solicita:

La inscripción de la embarcación, a que se refiere el artículo 8 del Real Decreto ....., a favor del solicitante, de conformidad con lo dispuesto en el Real Decreto _____/_____, de _____.

Lugar y fecha: Firma:

SR. JEFE DEL DISTRITO DE _____

ANEXO VII

Certificado de navegabilidad para embarcaciones de recreo de eslora menor o igual a 24 metros

ESPAÑA
SPAIN

Ministerio de Fomento
Dirección General de la Marina Mercante

CERTIFICADO DE NAVEGABILIDAD PARA EMBARCACIONES DE RECREO DE ESLORA MENOR O IGUAL DE 24 METROS

NIB		Marca			
Modelo				Arqueo (Regla 2ª)	
Nº de Homologación			Año de construcción		
Número CIN			Material del casco		
Eslora ISO (m)		Eslora C 7/95 (m)		Manga [1] (m)	
Potencia Máxima (kW)			Carga máxima (kg)		
Categoría de diseño / Nº max. personas a bordo (pax / trip.)	A ☐ / (/)	B ☐ / (/)	C ☐ / (/)	D ☐ / (/)	
Tipo de motores (IB/Mixto)		Marca Motores		Modelo Motores	
Potencia total motores (kW)		Números de serie motores			

El funcionario que suscribe,
CERTIFICA:
1.- Que la documentación de la embarcación refleja las características que se indican en los apartados anteriores.
2.- Que la embarcación queda sometida a los reconocimientos intermedios, periódicos o extraordinarios establecidos en el Anexo I del Real Decreto 1434/1999, de 10 de Septiembre.

Expedido en , a

(Firma del funcionario)

Sello de la dependencia.

Categoría de diseño	Zona de navegación Máxima
A	1 (Zona de navegación ilimitada)
B	2 (Navegación en la zona comprendida entre la costa y la línea paralela a la misma trazada a 60 millas)
C	4 (Navegación en la zona comprendida entre la costa y la línea paralela a la misma trazada a 12 millas)
D	7 (Navegación en aguas costeras protegidas, puertos, radas, bahías abrigadas y aguas protegidas en general)

El patrón será responsable de navegar dentro de la zona permitida en función de la categoría de diseño, el equipo de seguridad, salvamento, contra incendios, navegación, prevención de vertidos por aguas sucias, equipo de radiocomunicaciones, seguros de responsabilidad civil y de la titulación que posea para el gobierno de embarcaciones según la legislación vigente.

La entidad de Inspección que suscribe, designada conforme al Real Decreto 1434/1999, de 10 de septiembre, **CERTIFICA** que la presente embarcación ha sido reconocida de acuerdo a lo establecido en el Anexo II del citado Real Decreto y que dicha embarcación, como también su equipo, han sido encontrados aceptables para el tipo de navegación asignada.

Nombre de la Entidad y sello: Nombre y firma del inspector:	Reconocimiento realizado [2] Tipo: Fecha:	Próximo reconocimiento: Tipo: Fecha:	Observaciones:
Nombre de la Entidad y sello: Nombre y firma del inspector:	Reconocimiento realizado [2] Tipo: Fecha:	Próximo reconocimiento: Tipo: Fecha:	Observaciones:
Nombre de la Entidad y sello: Nombre y firma del inspector:	Reconocimiento realizado [2] Tipo: Fecha:	Próximo reconocimiento: Tipo: Fecha:	Observaciones:

[1] Es la máxima anchura del casco en su proyección horizontal y medida en la cara exterior del forro.
[2] Reconocimiento: intermedio, periódico, extraordinario

ANEXO VIII

Listado normas UNE armonizadas

Norma	Título
UNE-ES ISO 8099:2001	Embarcaciones de recreo. Sistemas de retención de desechos de instalaciones sanitarias (aseos) (ISO 8099:2000).
UNE-EN ISO 8665/1M:2001	Embarcaciones de recreo. Motores y sistemas de propulsión marinos. Medición y declaración de potencia (ISO 8665:1994).
UNE-EN ISO 8666:2003	Datos principales (ISO 8666:2002).
UNE-EN ISO 9093-1:1998	Embarcaciones de recreo. Grifos de fondo y pasacascos. Parte 1: metálicos (ISO 9093-1:1994)
UNE-EN ISO 9093-2:2003	Pequeñas embarcaciones de recreo. Grifos de fondo y pasacascos. Parte 2: No metálicos (ISO 9093-2:2002).
UNE-EN ISO 10088:2002	Embarcaciones de recreo. Sistemas de combustible instalados de forma permanente y tanques fijos de combustible (ISO 10088:2001)
UNE-EN ISO 10133:2001	Embarcaciones de recreo. Sistemas eléctricos. Instalaciones de corriente continua a muy baja tensión (ISO 10133:2000).

Norma	Título
UNE-EN ISO 10239:2001	Embarcaciones de recreo. Sistemas alimentados por gas licuado de petróleo (GLP) (ISO 10239:2000).
UNE-EN ISO 11105:1997	Embarcaciones menores. Ventilación de las salas de motores de gasolina y/o de los compartimentos para los depósitos de gasolina (ISO 11105:1997).
UNE-EN ISO 11812:2002	Embarcaciones pequeñas. Bañeras estancas y bañeras de vaciado rápido (ISO 11812:2001).
UNE-EN ISO 12215-1:2001	Embarcaciones de recreo. Construcción de cascos y escantillones. Parte 1: Materiales: resinas termoestables, refuerzos de fibra de vidrio, laminado de referencia (ISO 12215-1:2000).
UNE-EN ISO 12215-2:2003	Embarcaciones de recreo. Construcción de cascos y escantillones. Parte 2: Materiales: materiales de relleno para construcciones tipo sándwich, materiales embebidos (ISO 12215-2:2002).
UNE-EN ISO 12215-3:2003	Embarcaciones de recreo. Construcción de cascos y escantillones. Parte 3: Materiales: acero, aleaciones de aluminio, madera y otros materiales (ISO 12215-3:2002).
UNE-EN ISO 12215-4:2003	Embarcaciones de recreo. Construcción de cascos y escantillones. Parte 4: Materiales: talleres de construcción o fabricación (ISO 12215-4:2002).
UNE-EN ISO 12217-1:2002	Embarcaciones de recreo. Evaluación y clasificación de la estabilidad. Parte 1: Embarcaciones no propulsadas a vela de eslora igual o superior a seis metros (ISO 12217-1:2002).
UNE-EN ISO 12217-2:2003	Embarcaciones de recreo. Evaluación y clasificación de la estabilidad. Parte 2: Embarcaciones propulsadas a vela de eslora igual o superior a seis metros (ISO 12217-2:2002).
UNE-EN ISO 12217-3:2003	Embarcaciones de recreo. Evaluación y clasificación de la estabilidad. Parte 3: Embarcaciones de eslora inferior o seis metros (ISO 12217-3:2002).
UNE-EN ISO 13297:2001	Embarcaciones de recreo. Sistemas eléctricos. Instalaciones de corriente alterna (ISO 13297:2000).
UNE-EN ISO 14895:2003	Pequeñas embarcaciones. Hornillos de cocina alimentados por combustible líquido (ISO 14895:2000).
UNE-EN ISO 14946:2002	Embarcaciones de recreo. Capacidad de carga máxima (ISO 14946:2001).
UNE-EN ISO 15085-2003	Pequeñas embarcaciones. Prevención de la caída de personas al mar y reembarque a bordo (ISO 15085:2003).
EN 60092-507:2000	Instalaciones eléctricas de los barcos. parte 507: embarcaciones de recreo (IEC 60092-507:2000).

ANEXO IX

Notificación de la instalación/desmontaje de equipos radioeléctricos

DATOS DEL SOLICITANTE:

NOMBRE O RAZÓN SOCIAL: ..... DNI/NIF/Pasaporte: .....
DOMICILIO: .....
NOMBRE DE LA EMBARCACIÓN: .....
MMSI: ..... ESLORA: .....
PROPIETARIO DE LA EMBARCACIÓN: .....

D. .....,
en calidad de .....(representante, propietario, etc) .....

CERTIFICA que los equipos radioeléctricos que se citan a continuación han sido instalados/desmontados (táchese lo que no proceda) en la embarcación arriba indicada, de acuerdo con las prescripciones establecidas en el Real Decreto 1185/2006, de 16 de octubre, por el que se aprueba el Reglamento por el que se regulan las radiocomunicaciones marítimas a bordo de los buques civiles españoles.

Tipo de Equipo (1)	Marca/Modelo	Nº de serie	Nº Registro (2)	Obs. (3)

(1) VHF, Radiobaliza, GPS, Sonda, etc..
(2) Incluir solo si se conoce el número de aprobación.
(3) Indicar si es instalación (I) o Desmontaje (D).

En ....., a.....de....., de .....

Firma del solicitante

☐ **DIRECCIÓN GENERAL DE LA MARINA MERCANTE**

☐ **CAPITANÍA MARÍTIMA DE**:

§ 14

Real Decreto 685/2010, de 20 de mayo, por el que se regula el otorgamiento de permiso temporal de navegación para determinadas embarcaciones de recreo

Ministerio de Fomento
«BOE» núm. 149, de 19 de junio de 2010
Última modificación: 22 de marzo de 2023
Referencia: BOE-A-2010-9713

La náutica de recreo ha experimentado un importante auge en los últimos años. La variedad de diseños y nuevos materiales utilizados en la construcción de las embarcaciones de recreo ha dado lugar tanto a la proliferación de los modelos existentes en el mercado como a la mejora de las condiciones de adquisición y acceso a las mismas.

El crecimiento referido anteriormente deviene en la necesidad de que los adquirentes de dichas embarcaciones deban acudir a exposiciones, salones náuticos o locales de las empresas importadoras, constructoras o concesionarias establecidas en los puertos, para poder comparar las diferentes embarcaciones e incluso proceder a la prueba de las mismas en el medio marino como paso previo a su adquisición.

Con el fin de realizar dichas actividades, se estima preciso regular el otorgamiento de permisos temporales de navegación para las embarcaciones de recreo que, sin estar matriculadas, realizan las actividades expuestas en los párrafos anteriores, sin perjuicio de que se establezcan cuantos requisitos sean precisos para salvaguardar la seguridad de la navegación, de la vida humana en la mar y del medio marino.

Este real decreto se dicta de conformidad con lo dispuesto por el artículo 74.1 y 3 de la Ley 27/1992, de 24 de noviembre, de Puertos del Estado y de la Marina Mercante, en relación con el artículo 149.1.20.ª de la Constitución española, y durante su tramitación se ha procedido a otorgar el trámite de audiencia a las entidades e interlocutores sociales más representativos del sector de la náutica deportiva y náutico-profesional, se sometió a informe del Ministerio de Economía y Hacienda y del Ministerio de Política Territorial.

En su virtud, a propuesta del Ministro de Fomento, con la aprobación previa de la Ministra de la Presidencia, de acuerdo con el Consejo de Estado y previa deliberación del Consejo de Ministros en su reunión del día 20 de mayo de 2010.

DISPONGO:

Artículo 1. *Objeto y ámbito de aplicación.*

1. Este real decreto tiene por objeto regular el otorgamiento de permisos temporales de navegación a las embarcaciones de recreo no matriculadas que, al ser exhibidas en exposiciones, salones náuticos, puertos o lugares utilizados por las empresas importadoras, constructoras, concesionarias o distribuidoras antes de su adquisición, sean probadas

mediante la realización de actividades de exhibición en aguas interiores marítimas y mar territorial sobre los que España ejerce su soberanía, en las condiciones que se establecen en esta norma.

2. Asimismo, es objeto de este real decreto la regulación de los permisos temporales que se otorguen a las embarcaciones para ser destinadas a los centros o eventos a que se refiere el apartado anterior tengan que desplazarse por mar entre dos o más puertos o instalaciones marítimas españolas.

3. Cuando las embarcaciones deban desplazarse por mar entre dos puertos o instalaciones marítimas españolas, surcando aguas marítimas internacionales, el permiso temporal regulado por este real decreto tendrá la consideración de pasavante provisional al que se refiere el artículo 22 del real decreto 1027/1989, de 28 de julio, sobre abanderamiento, matriculación de buques y Registro marítimo.

4. A los efectos de lo previsto en este real decreto se entiende por embarcación de recreo toda embarcación civil de cualquier tipo, con independencia de su medio de propulsión, cuyo casco tenga una eslora comprendida entre 2,5 y 24 metros y esté destinada a la realización de actividades de recreo u ocio o para la pesca no profesional, susceptible de matricularse en las listas 6.ª y 7.ª reguladas por el Real Decreto 1027/1989.

Artículo 2. *Iniciación del procedimiento.*

1. El procedimiento se iniciará a instancia de las empresas importadoras, constructoras, concesionarias o distribuidoras, mediante solicitud conforme al modelo que figura como anexo I.

2. Los impresos para formalizar las solicitudes podrán obtenerse en la sede de las capitanías y distritos marítimos o en la Dirección General de la Marina Mercante o página web correspondiente.

Será preciso formalizar un impreso de solicitud por cada embarcación.

Artículo 3. *Documentación exigible.*

A las solicitudes reguladas en el artículo anterior, deberá adjuntarse los siguientes documentos:

a) Número de identificación de la embarcación (CIN).

b) Copia de la declaración escrita de conformidad de las embarcaciones y de los motores o marcado CE. En el caso de que se tratase de prototipos que no dispusieran del marcado CE, se deberán acompañar los cálculos que demuestren la categoría de diseño de las embarcaciones, así como su estabilidad y francobordo.

c) Declaración responsable de la empresa solicitante de que las embarcaciones para las que se solicita el permiso temporal disponen a bordo del siguiente equipamiento:

El regulado por la Orden FOM 1144/2003, de 28 de abril, por la que se regulan los equipos de seguridad, salvamento, contra incendios, navegación y prevención de vertidos de aguas sucias, que deben llevar a bordo las embarcaciones de recreo, en función de la zona marítima donde se realice la navegación.

El exigido para las zonas marítimas donde se realice la navegación de acuerdo con el Real Decreto 1185/2006, de 16 de octubre, por el que se aprueba el Reglamento por el que se regulan las radiocomunicaciones marítimas a bordo de los buques civiles españoles y la normativa en su desarrollo.

En el caso de que las embarcaciones debieran estar dotadas de radiobalizas de localización de siniestros, deberán disponer de las hojas de registro y programación de las mismas.

d) Cuando se trate de embarcaciones fabricadas y provenientes de países terceros, la empresa solicitante deberá adjuntar copia del certificado de adeudo aduanero o del DUA o certificado de la empresa importadora del cumplimiento de los trámites aduaneros.

Artículo 4. *Presentación de las solicitudes.*

Las solicitudes dirigidas a la Dirección General de la Marina Mercante se presentarán por medios electrónicos de acuerdo con lo establecido en el artículo 14.2 de la Ley 39/2015, de 1 de octubre, del Procedimiento Administrativo Común de las Administraciones Públicas.

Artículo 5. *Tramitación y resolución.*

1. El procedimiento de otorgamiento de los permisos temporales de navegación se tramitará y resolverá por la Dirección General de la Marina Mercante en el plazo de 15 días desde su entrada en el registro de la sede electrónica asociada del Ministerio de Transportes, Movilidad y Agenda Urbana.

2. En el caso de que la resolución fuera favorable, se expedirá el correspondiente permiso, conforme al modelo que figura como anexo II de este real decreto, en el que se hará constar el plazo de validez del permiso concedido, que en ningún caso podrá ser superior a los seis meses.

3. Si trascurrido el plazo a que se refiere el apartado primero de este artículo no hubiese recaído resolución expresa, la solicitud se entenderá denegada, de conformidad con lo dispuesto en la disposición adicional vigésima novena. 2 y su anexo II de la Ley 14/2000, de 29 de diciembre, de Medidas Fiscales, Administrativas y del Orden Social.

Artículo 6. *Recursos.*

Contra las resoluciones del Director General de la Marina Mercante podrá interponerse recurso de alzada ante el Secretario General de Transportes en el plazo de un mes contado a partir del día siguiente al de la recepción de la notificación.

Artículo 7. *Asignación de señales identificativas.*

En el certificado se asignará a las embarcaciones y buques una señal alfanumérica que coincidirá con el número de identificación (CIN) y que deberá llevarse adherida o pintada en el casco, con pintura o material indeleble, en caracteres oscuros sobre fondo claro o en caracteres claros sobre fondo oscuro en función del color de la pintura del buque.

Artículo 8. *Requisitos exigidos a los tripulantes y personal a bordo.*

1. El gobierno de las embarcaciones de recreo deberá estar a cargo de personal con la titulación profesional náutica o la titulación náutico-deportiva adecuada a la eslora de la embarcación y a la distancia de navegación.

2. La Dirección General de la Marina Mercante establecerá el número de tripulantes, en función del tamaño y tipo de embarcación, la zona de navegación y la duración de ésta.

3. En los supuestos previstos en el apartado 1 del artículo 1, el número máximo de personas a bordo que se podrá autorizar no superará al estipulado en la declaración escrita de conformidad o, en su caso, en la documentación técnica de la embarcación, debiendo existir equipo de seguridad y salvamento para todas las personas a bordo, que deberán ser potenciales adquirientes de la embarcación o personal perteneciente a la empresa responsable de la misma.

En ningún caso, los permisos a los que se refiere el apartado 1 del artículo 1 habilitarán para la realización de actividades de exhibición en periodos nocturnos en condiciones meteorológicas y oceanográficas adversas o alejándose más de cinco millas del puerto base ni de dos de la línea de costa.

4. Durante los desplazamientos a los que se refiere el apartado segundo del artículo 1 solamente podrá ir a bordo personal adscrito a la empresa responsable de la embarcación.

Artículo 9. *Disponibilidad de los permisos.*

Los permisos temporales, así como las prórrogas de los mismos, se llevarán a bordo de las embarcaciones para las que fueron otorgados y se exhibirán a las autoridades marítimas a requerimiento de éstas.

Artículo 10. *Prórrogas de los permisos.*

1. Los permisos temporales de navegación regulados por este real decreto podrán ser prorrogados por el Director General de la Marina Mercante a petición de las empresas interesadas. La prórroga se concederá por periodos iguales a los que fueron otorgados, siempre que se mantengan las condiciones y elementos de seguridad de la embarcación y de personal exigidos, así como la vigencia del seguro de responsabilidad civil regulado en el artículo siguiente.

Para una misma embarcación podrán solicitarse permisos temporales de navegación o prórrogas sucesivas que no podrán extenderse más de cinco años a contar desde la fecha de emisión del primer permiso temporal.

Transcurridos dos años y medio desde la fecha de emisión del primer permiso temporal de navegación, la embarcación deberá superar un reconocimiento de tipo extraordinario con el alcance de los reconocimientos periódicos definidos en el artículo 3.B del 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.

2. La petición de la prórroga deberá realizarse conforme al formulario que figura en el anexo I de este real decreto, se dirigirá al Director General de la Marina Mercante y se presentará en la sede electrónica asociada del Ministerio de Transportes, Movilidad y Agenda Urbana.

3. La resolución por la que se conceda la prórroga se notificará al interesado conforme al formato establecido en el anexo III. Esta resolución deberá adoptarse y notificarse en un plazo máximo de 15 días desde que la solicitud hubiera tenido entrada en el registro de la sede electrónica asociada del Ministerio de Transportes, Movilidad y Agenda Urbana.

4. Transcurrido el plazo a que se hace referencia en el apartado anterior sin que recaiga resolución, los permisos temporales se prorrogarán automáticamente por periodos iguales y sucesivos a los fijados en la resolución por la que se otorgó el permiso inicial.

5. Contra las resoluciones del director general otorgando o denegando las prórrogas de los permisos temporales, se podrá interponer el recurso regulado en el artículo 6.

Artículo 11. *Seguro de responsabilidad civil.*

Todas las embarcaciones deberán tener la correspondiente cobertura del seguro de responsabilidad civil de suscripción obligatoria en vigor, durante el tiempo que dure el evento de que se trate, en los términos establecidos por 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.

Artículo 12. *Seguimiento y control.*

Una vez otorgados los permisos temporales de navegación en los términos del artículo 5 o concedida su prórroga, de acuerdo con el artículo 10, el seguimiento y control de los mismos se realizará por la Dirección General de la Marina Mercante a través de las capitanías marítimas y los distritos marítimos.

Artículo 13. *Régimen sancionador.*

El incumplimiento de las obligaciones reguladas en este real decreto constituye infracción administrativa en el ámbito de la marina civil, siendo clasificadas, según su gravedad, conforme a los artículos 114, 115 y 116 de la Ley 27/1992 y sancionado conforme lo establecido en el capítulo IV del título IX de la citada ley. Asimismo será de aplicación la regulación contenida en los correspondientes reglamentos sobre procedimiento sancionador, desarrollados tanto en el Real Decreto 1398/1993, de 4 de agosto, por el que se aprueba el Reglamento del procedimiento para el ejercicio de la potestad sancionadora como en el anexo II del Real Decreto 1772/1994, de 5 de agosto, por el que de se adecuan los procedimientos administrativos en materia de transportes terrestres, aviación civil y marina mercante a la Ley 30/1992.

Disposición final primera. *Título competencial.*

Este real decreto se dicta al amparo de las competencias exclusivas que en materia de Marina Mercante otorga al Estado el artículo 149.1.20.ª de la Constitución española.

Disposición final segunda. *Habilitación normativa.*

1. Se autoriza al Director General de la Marina Mercante para dictar los actos de ejecución necesarios para la aplicación de este real decreto.

2. Asimismo, se faculta al Director General de la Marina Mercante para modificar los anexos de este real decreto, cuando ello venga exigido por modificaciones legislativas o por motivos técnicos.

Disposición final tercera. *Entrada en vigor.*

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

ANEXO I

SOLICITUD DE PERMISO TEMPORAL DE NAVEGACIÓN PARA EMBARCACIONES DE RECREO

☐ **OTORGAMIENTO** ☐ **PRÓRROGA (Nota 1 y 2)** ☐ **CANCELACIÓN (Nota 2)**

Nota 1: De conformidad con el artículo 10.3 del Real Decreto 685/2010, de 20 de mayo, **la solicitud de prórroga** de permiso temporal para la navegación **debe realizarse al menos quince días antes de que caduque el Permiso Temporal que se pretende prorrogar.**
Nota 2: La solicitud de prórroga y de cancelación debe realizarla la misma empresa que solicitó, y a la que se le otorgó, el permiso temporal.

Datos del solicitante						
Apellidos y nombre:				DNI/NIF/Pasaporte:		
Nacionalidad:			Denominación de la empresa:			
Vía Pública:			Número:	Escalera:	Piso:	Puerta:
Código Postal:	Localidad:		Provincia:		País:	
Teléfono:	Teléfono móvil:		Email:			

Datos para notificaciones	
Email a efectos de notificación por vía electrónica:	

NOTA: Según lo establecido en la Ley 39/2015, las personas o sujetos identificados en su artículo 14.2 están obligados a relacionarse a través de medios electrónicos con las Administraciones Públicas para la realización de cualquier trámite de un procedimiento administrativo.

Datos de la embarcación	**Datos a cumplimentar para el OTORGAMIENTO del Permiso Temporal de Navegación**				
	Tipo embarcación:	Marca:	Modelo:	CIN o Nº de serie:	Eslora:
	Manga:	Material casco:		Nº máximo de personas:	Categoría de diseño:
Datos del motor	Marca:		Modelo:		
	Nº de serie:		Potencia (kW):	Combustible:	
Motivo	El permiso temporal se solicita para:			Zona de navegación solicitada:	

Datos de la embarcación	**Datos a cumplimentar para la PRÓRROGA / CANCELACIÓN del Permiso Temporal de Navegación**		
	CIN de la embarcación:	Fecha de otorgamiento del permiso temporal inicial:	Zona de navegación autorizada:
	Nombre de la empresa solicitante de la embarcación:		Número de tripulantes:

Documentación genérica	**Documentación a aportar conforme a los artículos 3 y 11 del Real Decreto 685/2010, de 20 de mayo, (Marque con una X la documentación que se acompañe)**	
	Según el artículo 28 Ley 39/2015 de procedimiento administrativo, se entiende otorgado el consentimiento para la consulta de sus datos del DNI. En caso contrario, en el que NO otorgue el consentimiento para la consulta, marque la siguiente casilla: Me opongo a que se consulten los datos antes mencionados por lo que aporto los datos y certificados requeridos para la tramitación de la presente solicitud.	
☐	Copia DNI, Pasaporte o NIF (en vigor).	
☐	Otra documentación, especificar cuál:	
Documentación específica	**Documentación a aportar para el OTORGAMIENTO conforme al artículo 3 del Real Decreto 685/2010, de 20 de mayo (Marque con una X la documentación que se acompañe)**	
☐	Copia de la declaración de conformidad de la embarcación	
☐	Cálculos que demuestren la categoría de diseño, la estabilidad y francobordo de la embarcación (En caso de prototipo que no disponga de marcado CE).	
☐	Copia de la declaración escrita de conformidad de los motores	
☐	Declaración responsable de la empresa solicitante, referente a que las embarcaciones disponen a bordo del material especificado en el artículo 3 del Real Decreto 685/2010, de 20 de mayo.	
☐	Copia del certificado de adeudo aduanero o del DUA o certificado de la empresa importadora del cumplimiento de los trámites aduaneros. (Para embarcacio- nes fabricadas y provenientes de países terceros).	

NOTA: En el caso de que alguno de los documentos a aportar sea muy voluminoso, superando los 10MB, éste se subirá a través de la plataforma del Ministerio. Para ello, especifique a continuación el nombre del archivo en cuestión y la dirección de correo para la que solicita autorización de acceso. Recibirá un enlace para poder subir el citado documento.
Dirección de correo:
Nombre del archivo/archivos:

Nota: En caso de utilizar la plataforma del Ministerio, el plazo computará a partir de que se le dé entrada en el Organismo a dicho archivo/s.

Declara	El abajo firmante DECLARA que todos los datos aportados son ciertos. En el caso de solicitar la prórroga del Permiso Temporal de Navegación, DECLARA igualmente que: - las condiciones de seguridad de la embarcación se corresponden con las exigidas en el momento del otorgamiento del permiso temporal inicial para la navegaciónde la embarcación. - Se encuentra vigente el seguro de responsabilidad civil de cobertura de la embarcación que exige el artículo 11 del Real Decreto 685/2010, de 20 de mayo.
Expone:	Que como empresa de embarcaciones de recreo, solicita, al amparo de lo dispuesto en el Real Decreto 685/2010, de 20 de mayo, del permiso temporal de navegación para la embarcación previamente indicada.

En , a de de

Fdo.: El solicitante

DIRECTOR GENERAL DE LA MARINA MERCANTE

ANEXO II

Permiso temporal de navegación para determinadas embarcaciones de recreo

<table>
<tr><td colspan="5">Datos de la embarcación</td></tr>
<tr><td>CIN:
_____--_____</td><td colspan="2">Marca:</td><td>Modelo:</td><td>Eslora ISO:</td></tr>
<tr><td>Material del casco</td><td colspan="2">Tipo de propulsión
☐ Fueraborda
☐ Intrafueraborda
☐ Vela
☐ Otro, especifique _____
_____</td><td colspan="2">Combustible:
☐ Gasolina
☐ Diésel
☐ Eléctrico
☐ Otro, especifique _____
_____</td><td>Potencia máxima (kW):</td></tr>
<tr><td colspan="2">Categoría de diseño:
☐ A ☐ B ☐ C ☐ D</td><td>Zona de navegación:</td><td>N.º máximo de personas a bordo</td><td>N.º de tripulantes a bordo</td></tr>
<tr><td colspan="5">Datos de la empresa solicitante (marque la que corresponda)
☐ Propietaria ☐ Importadora ☐ Constructora ☐ Concesionaria ☐ Distribuidora</td></tr>
<tr><td colspan="5">Nombre:</td></tr>
<tr><td colspan="4">Domicilio:</td><td>Código postal:</td></tr>
<tr><td colspan="2">Ciudad:</td><td colspan="3">Provincia:</td></tr>
</table>

De conformidad con lo previsto por el artículo 5.2 del Real Decreto 685/2010, de 20 de mayo, se autoriza provisionalmente a la embarcación descrita para la navegación en la zona ....., con el siguiente número de tripulantes ..... y con el máximo de ..... personas a bordo, por un período de .....

....., a ..... de ..... de 201...

DIRECTOR GENERAL DE LA MARINA MERCANTE.

ANEXO III

Prórroga de permiso temporal de navegación para determinadas embarcaciones de recreo

<table>
<tr><td colspan="5">Datos de la embarcación</td></tr>
<tr><td>CIN:
_____--_____</td><td colspan="2">Marca:</td><td>Modelo:</td><td>Eslora ISO:</td></tr>
<tr><td>Material del casco</td><td colspan="2">Tipo de propulsión
☐ Fueraborda
☐ Intrafueraborda
☐ Vela
☐ Otro, especifique _____
_____</td><td colspan="2">Combustible:
☐ Gasolina
☐ Diésel
☐ Eléctrico
☐ Otro, especifique _____
_____</td><td>Potencia máxima (kW):</td></tr>
<tr><td colspan="2">Categoría de diseño:
☐ A ☐ B ☐ C ☐ D</td><td>Zona de navegación:</td><td>N.º máximo de personas a bordo</td><td>N.º de tripulantes a bordo</td></tr>
<tr><td colspan="5">Datos de la empresa solicitante (marque la que corresponda)
☐ Propietaria ☐ Importadora ☐ Constructora ☐ Concesionaria ☐ Distribuidora</td></tr>
<tr><td colspan="5">Nombre:</td></tr>
<tr><td colspan="4">Domicilio:</td><td>Código postal:</td></tr>
<tr><td colspan="2">Ciudad:</td><td colspan="3">Provincia:</td></tr>
<tr><td colspan="5">Fecha del permiso inicial de navegación provisional:</td></tr>
</table>

De conformidad con lo previsto por el artículo 10.3 del Real Decreto 685/2010, de 20 de mayo, se prorroga el permiso provisional a la embarcación descrita por un período de seis meses, a contar de la fecha de emisión de este permiso, utilizando la misma señal alfanumérica en la embarcación conferida con el permiso inicial ....., con el siguiente número de tripulantes ..... y con el máximo de ..... personas a bordo, para navegar en la zona .....

....., a ..... de ..... de 201...

SR. DIRECTOR GENERAL DE LA MARINA MERCANTE.

§ 15

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

Ministerio de la Presidencia
«BOE» núm. 103, de 30 de abril de 1999
Última modificación: sin modificaciones
Referencia: BOE-A-1999-9655

La Ley 27/1992, de 24 de noviembre, de Puertos del Estado y de la Marina Mercante, estableció, en su artículo 78, la obligatoriedad de las empresas navieras de tener asegurada la responsabilidad civil en que pudieran incurrir con ocasión de la explotación mercantil de sus buques; para la concreción de sus términos encomendó al Gobierno el desarrollo reglamentario del seguro de responsabilidad civil de suscripción obligatoria, de acuerdo, en todo caso, con las coberturas usuales de este ramo en el mercado internacional.

Idéntica obligación se estableció para cualquier otro tipo de buque civil español, según la clasificación contenida en el artículo 8 de la Ley 27/1992, así como para los buques extranjeros que navegaren dentro de la zona económica exclusiva, zona contigua, mar territorial o aguas interiores españolas.

En la actualidad, si bien las empresas navieras como consecuencia, además de las obligaciones derivadas de las normas de derecho internacional, entre las que cabe citar el Convenio internacional sobre responsabilidad civil nacida de daños debidos a contaminación por hidrocarburos de 1969, enmendado por el Protocolo hecho en Londres el 27 de noviembre de 1992 y el Convenio internacional hecho en Bruselas el 17 de diciembre de 1971, sobre responsabilidad civil en la esfera del transporte marítimo de sustancias nucleares, tienen garantizadas la cobertura en materia de responsabilidad civil, no ocurre lo mismo con las embarcaciones de recreo o deportivas.

Se hace preciso, en consecuencia, reglamentar el seguro obligatorio de responsabilidad civil de embarcaciones de recreo o deportivas, cuyo incremento en el campo de la actividad marítima ha sido incesante en los últimos tiempos, dando de esta manera cumplimiento al mandato legal contenido en el ya citado artículo 78 de la Ley 27/1992.

Atendiendo al principio de seguridad jurídica, y habida cuenta de la variada tipología de buques que pudieran, «a priori», incluirse dentro de la categoría «de recreo o deportivas», Se hace preciso delimitar el alcance material de la norma, a la luz de los artículos 75 y 107 de la Ley 50/1980, de Contrato de Seguro.

En igual sentido, y a tenor del contenido del párrafo tercero del precitado artículo 78 de la Ley 27/1992, las embarcaciones de recreo o deportivas extranjeras que naveguen por el mar territorial español o las aguas marítimas interiores deberán, sobre la base de la misma finalidad tuitiva de protección de terceros perjudicados, acreditar la suscripción o tenencia de un seguro de responsabilidad civil de las mismas características y garantías que el exigido a los nacionales españoles. En este caso, el desarrollo reglamentario se ciñe

escrupulosamente a otras normas y realidades que inciden en la materia, como pudiera ser el caso de garantías previamente contratadas en el país de origen o el carácter temporal de la navegación por aguas españolas.

En ambos casos, para la falta de aseguramiento en las condiciones mínimas establecidas, se introduce el régimen sancionador específico recogido en la Ley de Puertos del Estado y de la Marina Mercante, sin perjuicio de que pudieran resultar de aplicación otras sanciones en el orden penal. Habida cuenta de las condiciones en las que se desarrolla la navegación, este Reglamento pretende facilitar la prueba de la existencia de garantía, aligerando el régimen general de la Ley de Contrato de Seguro, declarando suficiente el recibo o justificante de prima con unas menciones adicionales.

El seguro obligatorio cubre la responsabilidad civil en que puedan incurrir tanto el naviero y el propietario, como aquellos otros que, debidamente autorizados, patroneen la embarcación o secunden en su gobierno.

El esquema de responsabilidad civil subjetiva que se recoge en este Real Decreto, como no podía ser de otra manera, es el clásico en el derecho español, basado en el artículo 1902 del Código Civil.

De otro lado, el seguro de responsabilidad civil regulado establece, en protección de terceros perjudicados, unos límites de aseguramiento que se consideran suficientes sobre la base de la experiencia acumulada hasta el momento, habida cuenta que una gran parte de las embarcaciones a las que se refiere este Real Decreto ya cuentan con una cobertura de carácter voluntario, sin perjuicio de que el perjudicado obtenga la total indemnidad del daño sufrido con cargo al patrimonio del declarado responsable.

En su virtud, a propuesta de los Ministros de Fomento y de Economía y Hacienda, de acuerdo con el Consejo de Estado, y previa deliberación del Consejo de Ministros en su reunión del día 16 de abril de 1999,

DISPONGO:

Artículo único. *Aprobación del Reglamento del seguro de responsabilidad civil de suscripción obligatoria para embarcaciones de recreo o deportivas.*

Se aprueba el Reglamento del seguro de responsabilidad civil de suscripción obligatoria, cuyo texto se incorpora como anexo a la presente disposición, para embarcaciones de recreo o deportivas.

Disposición adicional única. *Régimen jurídico.*

El seguro de responsabilidad civil de suscripción obligatoria, se regirá, además de por las disposiciones de este Reglamento:

a) Por las disposiciones de la Ley 27/1992, de 24 de noviembre, de Puertos del Estado y de la Marina Mercante.

b) Por lo preceptuado en la Ley 50/1980, de 8 de octubre, de Contrato de Seguro.

Disposición final única. *Entrada en vigor.*

Este Real Decreto entrará en vigor el día 1 de julio de 1999.

ANEXO

Reglamento del seguro de responsabilidad civil de suscripción obligatoria para embarcaciones de recreo o deportivas

CAPÍTULO I

Disposiciones generales

Artículo 1. *Objeto del seguro.*

1. El seguro de responsabilidad civil de suscripción obligatoria tiene por objeto la cobertura, en el ámbito y dentro de los límites fijados en el presente Reglamento, de la responsabilidad civil extracontractual en que puedan incurrir los navieros o propietarios de embarcaciones de recreo o deportivas, las personas que debidamente autorizadas por el propietario patroneen las mismas, así como aquellas otras que les secunden en su gobierno y los esquiadores que pueda arrastrar la embarcación, por los daños materiales y personales y por los perjuicios que sean consecuencia de ellos que, mediando culpa o negligencia, causen a terceros, a puertos o instalaciones marítimas, como consecuencia de colisión, abordaje y, con carácter general, por los demás hechos derivados del uso de las embarcaciones en las aguas marítimas españolas, así como por los esquiadores y objetos que éstas remolquen en el mar.

2. Además de lo previsto en el apartado anterior, la póliza en que se formalice el contrato de seguro de responsabilidad civil de suscripción obligatoria contratada entre el tomador y la entidad aseguradora podrá incluir otras coberturas que libremente se pacten entre las partes, así como ampliar el ámbito y los límites de cobertura, rigiéndose en ambos casos por lo establecido en la Ley 50/1980, de 8 de octubre, de Contrato de Seguro.

Artículo 2. *Embarcaciones de recreo o deportivas.*

Tienen la consideración de embarcaciones de recreo o deportivas, a los efectos de este Reglamento, los objetos flotantes destinados a la navegación de recreo y deportiva propulsados a motor, incluidas las motos náuticas, así como aquellos que carezcan de motor y tengan una eslora superior a seis metros.

Artículo 3. *Seguro de embarcaciones españolas.*

1. Todo naviero o propietario de embarcaciones de recreo o deportivas deberá tener asegurada la responsabilidad civil en que pueda incurrir con motivo de la navegación de sus embarcaciones o, estando las mismas atracadas, durante los períodos en que aquéllas estén expuestas a las situaciones de riesgo previstas en este Reglamento.

2. Para los riesgos derivados de participación en regatas, pruebas, competiciones de todo tipo y sus entrenamientos, incluidos apuestas y desafíos, deberá suscribirse un seguro especial destinado a cubrir la responsabilidad civil de los intervinientes, como mínimo por los importes y con el alcance de la cobertura obligatoria establecida en este Reglamento.

Artículo 4. *Seguro de embarcaciones extranjeras.*

1. Los navieros o propietarios de embarcaciones extranjeras de recreo o deportivas que naveguen por el mar territorial español y por sus aguas marítimas interiores, siempre que tengan entrada o salida en un puerto español, deberán asegurar la responsabilidad civil en que puedan incurrir con motivo de la navegación o acreditar, en su caso, la existencia de un seguro, con el alcance y condiciones que para los navieros o propietarios de embarcaciones españolas se prescriben en este Reglamento.

2. En caso de suscripción del seguro a la entrada de la embarcación en el ámbito territorial de aplicación de la presente cobertura obligatoria, el documento acreditativo de la misma deberá contener, como mínimo, las siguientes indicaciones:

a) La indicación de que la garantía se concede dentro de los límites y condiciones previstos como obligatorios en este Reglamento.

b) La indicación de que, en caso de siniestro, se aplicarán los límites y condiciones previstos como obligatorios en la legislación española y, en concreto, en el presente Reglamento.

c) Las indicaciones establecidas en el artículo 12 de este Reglamento.

Artículo 5. *Navegación sin seguro.*

La navegación de las embarcaciones a que alude el artículo 1 de este Reglamento que no estén aseguradas en la forma establecida, será considerada infracción grave de acuerdo con lo dispuesto en el capítulo III del Título IV de la Ley 27/1992, de 24 de noviembre, de Puertos del Estado y de la Marina Mercante.

CAPÍTULO II

Ámbito y límites del seguro

Artículo 6. *Ámbito material.*

1. El seguro obligatorio cubrirá los siguientes riesgos:

a) Muerte o lesiones corporales de terceras personas.

b) Daños materiales a terceros.

c) Pérdidas económicas sufridas por terceros que sean consecuencia directa de los daños relacionados en los párrafos a) y b) anteriores.

d) Daños a buques por colisión o sin contacto.

2. Salvo pacto en contrario, será de cuenta del asegurador el pago de las costas judiciales y extrajudiciales inherentes a la defensa del asegurado y a la gestión del siniestro.

Artículo 7. *Exclusiones.*

La cobertura del seguro de responsabilidad civil de suscripción obligatoria no comprenderá:

a) Los daños producidos al tomador del seguro, al naviero o al propietario de la embarcación identificada en la póliza o al asegurado usuario de la misma.

b) La muerte o lesiones sufridas por personas transportadas que efectúen pagos para el crucero o viaje.

c) La muerte o lesiones sufridas por las personas que intervengan profesionalmente en el mantenimiento, conservación y reparación de la embarcación asegurada.

d) La muerte o lesiones sufridas por el patrón o piloto de la embarcación.

e) Los daños sufridos por la embarcación asegurada.

f) Los daños causados por la embarcación durante su reparación, su permanencia en tierra, o cuando sea remolcada o transportada por vía terrestre, ya sea sobre vehículo o de cualquier otra forma.

g) Los daños sufridos por los bienes que por cualquier motivo (propiedad, depósito, uso, manipulación, transporte u otros) se hallen en poder del asegurado o de las personas que de él dependan o de los ocupantes de la embarcación.

h) Los daños personales o materiales sufridos por las personas con ocasión de ocupar voluntariamente una embarcación, pilotada o patroneada por persona que careciera del adecuado título, si el asegurador probase que aquéllos conocían tal circunstancia.

i) Los daños producidos a embarcaciones y objetos remolcados, con el fin de salvarlos, y a sus ocupantes.

j) Los daños personales y materiales producidos por embarcaciones aseguradas que hubieran sido robadas o hurtadas.

k) El pago de sanciones y multas, así como las consecuencias del impago de las mismas.

l) Los daños producidos por la participación de las embarcaciones en regatas, pruebas, competiciones de todo tipo y sus entrenamientos, incluidos apuestas y desafíos, sin perjuicio de lo establecido en el apartado 2 del artículo 3 precedente.

Artículo 8. *Límites cuantitativos.*

El seguro de responsabilidad civil de suscripción obligatoria cubre frente a terceros la reparación de los daños a personas hasta un límite de 20.000.000 de pesetas por víctima con un límite máximo de 40.000.000 de pesetas por siniestro, y los daños materiales y las pérdidas económicas a que se refiere el artículo 6.1 de este Reglamento hasta el límite de 16.000.000 de pesetas por siniestro.

CAPÍTULO III

Del contrato de seguro

Artículo 9. *Tomador del seguro.*

1. El seguro deberá ser concertado por el naviero o propietario de la embarcación, considerándose como tal la persona natural o jurídica a cuyo nombre figure la embarcación en el correspondiente registro administrativo.

2. No obstante, podrá también concertar el seguro cualquier otra persona o usuario que tenga interés en el aseguramiento de la embarcación, quien deberá expresar el concepto en el que contrata.

Artículo 10. *Entidades aseguradoras.*

1. Los navieros o propietarios de las embarcaciones españolas deberán suscribir el seguro regulado por el presente Reglamento, con entidades aseguradoras que hayan obtenido, en el ramo número 12 de la clasificación contenida en la disposición adicional primera de la Ley 30/1995, de 8 de noviembre, de Ordenación y Supervisión de los Seguros Privados, la correspondiente autorización del Ministerio de Economía y Hacienda o que, estando domiciliadas en el espacio económico europeo, dispongan de la autorización para operar en España, en dicho ramo, en régimen de libre prestación de servicios o de derecho de establecimiento.

2. Los navieros o propietarios de embarcaciones extranjeras, se sujetarán a lo dispuesto en el artículo 4 de este Reglamento.

Artículo 11. *Documentación del contrato de seguro.*

1. El asegurador deberá entregar preceptivamente al tomador la póliza de seguro, documento en el cual, necesariamente, constará una referencia clara y precisa a las normas aplicables a este tipo de seguro y los demás extremos que se determinen en la regulación del contrato de seguro y de ordenación y supervisión de los seguros privados.

2. Asimismo, una vez cobrada la prima, el asegurador deberá entregar al tomador un justificante del pago.

Artículo 12. *Documentación acreditativa de la vigencia del seguro.*

1. Hará prueba de la vigencia del seguro, el justificante del pago de la prima del período de seguro en curso, siempre que contenga, al menos, las siguientes especificaciones:

a) La entidad aseguradora que suscribe la cobertura.

b) La identificación suficiente de la embarcación asegurada.

c) El período de cobertura, con indicación de la fecha y hora en que comienzan y terminan sus efectos.

d) La indicación de que se trata de la cobertura del seguro obligatorio.

2. Esta documentación acreditativa deberá obrar a bordo de la embarcación. En caso de ser requerida por las autoridades competentes y no encontrarse dicha documentación a bordo, el tomador dispondrá del plazo de cinco días hábiles para justificar ante las mismas la vigencia del seguro.

§ 16

Real Decreto 875/2014, de 10 de octubre, por el que se regulan las titulaciones náuticas para el gobierno de las embarcaciones de recreo. [Inclusión parcial]

Ministerio de Fomento
«BOE» núm. 247, de 11 de octubre de 2014
Última modificación: 30 de diciembre de 2025
Referencia: BOE-A-2014-10344

CAPÍTULO I

Disposiciones generales

Artículo 1. *Objeto.*

1. El objeto de este real decreto es la regulación de los títulos náuticos que habilitan para el gobierno de las embarcaciones de recreo y las motos náuticas, sus atribuciones y los requisitos y el procedimiento exigidos para su obtención, sin perjuicio de los títulos náutico-deportivos que habiliten específicamente para el gobierno de motos-náuticas.

2. Asimismo, constituye objeto de este real decreto la regulación de los medios técnicos y materiales y de las titulaciones exigibles al personal docente que, por razones de seguridad marítima, de la navegación y de la vida humana en la mar, deben cumplir las escuelas y las federaciones de vela y motonáutica, a efectos de realizar las actividades de formación precisas para la obtención de los títulos náuticos a que se refiere el apartado anterior.

3. No es objeto de este real decreto la regulación del perfil profesional que tendrán aquellas personas que impartan formación teórica orientada exclusivamente a superar las pruebas teóricas convocadas por las distintas administraciones competentes para la obtención de los títulos que habilitan para el gobierno de embarcaciones de recreo.

Artículo 2. *Ámbito de aplicación.*

Este real decreto será de aplicación a todas las actividades relacionadas con la impartición de enseñanzas náuticas de recreo y a los requisitos precisos para la obtención y expedición de los correspondientes títulos y licencia, sin perjuicio de lo que establezca la normativa propia de las comunidades autónomas que hayan asumido competencias en esta materia.

Artículo 3. *Definiciones.*

A efectos de lo dispuesto en este real decreto se entenderá por:

1. Embarcación de recreo, en adelante embarcación: 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 fijados en el apartado 6 de este artículo, utilizada para fines deportivos o de recreo. Quedan comprendidas en esta definición las embarcaciones con fines de formación para la navegación de recreo.

2. 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.

3. Artefactos flotantes de recreo: Embarcaciones proyectadas con fines recreativos o deportivos, de los siguientes tipos:

a) Piraguas, kayaks, canoas sin motor y otros artefactos sin propulsión mecánica.
b) Patines con pedales o provistos de motor con potencia inferior a 3.5 kW.
c) Motos náuticas.
d) Tablas a vela.
e) Tablas deslizantes con motor y otros ingenios similares.
f) Instalaciones flotantes fondeadas.

4. Moto náutica: Artefacto flotante, de menos de 4 metros de eslora, que utiliza un motor de combustión interna con una bomba de chorro de agua como medio principal de propulsión, proyectada para ser manejada por una o más personas sentadas, de pie o de rodillas sobre los límites de un casco y no dentro de ellos.

5. Lugar de abrigo: Lugar en el que fácilmente puede refugiarse una embarcación y permitir la llegada a tierra de sus ocupantes.

6. Eslora: La distancia medida paralelamente a la línea de flotación de referencia y al eje de la embarcación, entre dos planos verticales perpendiculares al plano central de la embarcación, situados uno en la parte más a proa de la misma y el otro en la parte más a popa.

Esta eslora incluye toda las partes estructurales de la embarcación y las que forman parte integrante de la misma, tales como rodas o popas de madera, de metal o de plástico o productos similares, las amuradas y las juntas, casco/cubierta, así como aquellas partes desmontables del casco que actúan como soporte hidrostático o hidrodinámico cuando la embarcación está en reposo o navegando.

Esta eslora excluye todas las partes móviles que se puedan desmontar de forma no destructiva sin afectar a la integridad estructural de la embarcación, tales como palos, penoles, plataformas salientes en cualquier extremo de la embarcación guarniciones de proa, timones, soportes para motores, apoyos para la propulsión y las jarcias, plataformas para zambullirse y acceder a bordo, protecciones y defensas.

Para las embarcaciones con marcado CE la eslora será la que se ajuste a la definición de los párrafos anteriores entre las recogidas en la declaración de conformidad en la embarcación, que es la eslora del casco según se define en la norma UNE EN-ISO 8666-2003.

7. Embarcación a motor: Toda embarcación en la que uno o varios motores constituyen el sistema principal de propulsión.

8. Embarcación a vela: Toda embarcación en la que un aparejo de vela constituye su sistema principal de propulsión.

9. Potencia máxima instalada: La potencia total del motor o suma de motores instalados para la propulsión de la embarcación, medida en kilovatios.

10. Licencia de navegación: Documento emitido por las federaciones de vela y motonáutica, así como por las escuelas náuticas de recreo, bajo su responsabilidad, que habilita al interesado para el gobierno de embarcaciones de recreo y motos náuticas de hasta 6 metros de eslora y una potencia de motor adecuada a las mismas según su fabricante, una vez recibida la formación correspondiente, con sujeción a los requisitos y limitaciones regulados en este real decreto.

11. Título: Habilitación para el gobierno de embarcaciones de recreo que se documenta mediante una anotación registral.

12. Tarjeta: Documento acreditativo de la posesión de un título de recreo.

13. Escuela náutica de recreo: Centro de formación que tiene atribuida la impartición, evaluación y certificación de cualquiera de las prácticas básicas, cursos de formación y/o prácticas complementarias recogidas en este real decreto.

14. Director de escuela náutica de recreo: Persona responsable de la dirección y desarrollo de la actividad de la escuela, así como responsable de la correcta y veraz emisión de las licencias de navegación que pueden emitir las escuelas y del refrendo de los certificados que acreditan la realización de las prácticas y cursos de formación impartidos en la escuela.

15. Instructor de prácticas: Persona en posesión de alguna de las titulaciones exigidas en este real decreto para la impartición, evaluación y certificación de cualquiera de las prácticas básicas, cursos de formación y las prácticas complementarias recogidas en este real decreto.

16. Prácticas básicas de seguridad y navegación: Prácticas obligatorias conforme a lo dispuesto en este real decreto cuya realización y superación supone que el aspirante a una titulación náutica de recreo ha adquirido los conocimientos prácticos básicos suficientes para navegar, de acuerdo con las atribuciones que confiere cada título.

17. Cursos de formación en radiocomunicaciones: Curso de formación en radiocomunicaciones que habilita para la obtención del título de patrón para navegación básica y la operación de la estación radio de a bordo, de acuerdo a las atribuciones de dicho título.

18. Curso de formación de radio-operador de corto alcance: Curso de formación para la operación de la estación radio de a bordo de acuerdo a los requisitos de la Resolución 343 (REV. CMR-12) de la Unión Internacional de Telecomunicaciones.

19. Curso de formación de radio-operador de largo alcance: Curso de formación para la operación de la estación radio de a bordo de acuerdo a los requisitos de la Resolución 343 (REV. CMR-12) de la Unión Internacional de Telecomunicaciones.

20. Prácticas de navegación a vela: Prácticas complementarias de carácter voluntario, cuya realización y superación supone la capacidad de una persona para navegar a vela, de acuerdo con las atribuciones que le confiere su titulación.

21. Prácticas de navegación: Prácticas complementarias de carácter voluntario, cuya realización y superación habilita a los poseedores del título de patrón de embarcaciones de recreo a navegar entre la Península Ibérica y las Islas Baleares.

22. Navegación nocturna: Toda navegación que se realiza entre el ocaso y el orto.

23. Navegación diurna: Toda navegación que se realiza entre el orto y el ocaso.

Artículo 4. *Habilitaciones de los títulos.*

1. Los títulos reconocidos en este real decreto habilitan, de acuerdo con los requisitos y las excepciones previstas en este real decreto, para el gobierno de las embarcaciones de recreo y de las motos náuticas abanderadas o registradas y matriculadas en España, que sean utilizadas exclusivamente para actividades de recreo o, en su caso, las que permitan las habilitaciones anejas.

2. En ningún caso los títulos regulados en este real decreto habilitan para el gobierno de buques de recreo, tal y como son definidos en el apartado 2 del artículo 3 de este real decreto, ni para la realización de actividades profesionales marítimas a bordo de los mismos.

Artículo 5. *Atribuciones de las titulaciones profesionales y académicas.*

1. Los titulados profesionales marítimos de la sección de puente, de acuerdo con lo establecido en el Real Decreto 973/2009, de 12 de junio, por el que se regula las titulaciones profesionales de la marina mercante, podrán gobernar las embarcaciones de recreo, de acuerdo con las atribuciones que les confiere su título profesional.

2. Los titulados profesionales marítimos de la sección de puente, de acuerdo con lo dispuesto en el Real Decreto 36/2014, de 24 de enero, por el que se regulan los títulos profesionales del sector pesquero, podrán gobernar las embarcaciones de recreo, de acuerdo con las atribuciones que les confiere su título profesional.

3. Para ejercer el gobierno de las embarcaciones será necesario llevar a bordo su tarjeta profesional en vigor.

4. Asimismo, teniendo en consideración la formación recibida, los titulados profesionales y académicos a los que se hace referencia en el anexo I pueden acceder a los títulos de recreo regulados en este real decreto, de acuerdo con las condiciones de convalidación establecidas en dicho anexo.

[. . .]

CAPÍTULO VI

De las actividades de formación

Artículo 29. *Requisitos de las escuelas y federaciones en el ámbito en comunidades autónomas que no han asumido competencias en materia de enseñanzas náutico-deportivas y federaciones de vela y moto-náutica.*

1. Para garantizar la consecución de los objetivos de seguridad marítima, de la navegación y de la vida humana en la mar, las escuelas situadas en comunidades autónomas que no hayan asumido competencias en materia de enseñanzas náutico deportivas y las federaciones de vela y motonáutica que deseen desarrollar alguna de las actividades de formación reguladas en este real decreto deberán cumplir desde el comienzo de su actividad los siguientes requisitos:

a) Disponer, debidamente homologado, de todo el equipo necesario para realizar las prácticas y cursos correspondientes a las enseñanzas y pruebas que se vayan a impartir y desarrollar. Las embarcaciones utilizadas para la realización de las prácticas deberán cumplir con los requisitos exigidos en el artículo 33 de este real decreto y disponer del correspondiente certificado de navegabilidad.

b) Los instructores y el personal que impartan las clases y cursos de formación deberán estar en posesión de las titulaciones exigidas en este real decreto.

c) Acreditar, mediante el justificante de pago de la prima correspondiente, que se tiene suscrito y se encuentra en vigor un seguro obligatorio de responsabilidad civil para embarcaciones de recreo, exigido 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.

Además, las embarcaciones destinadas a la realización de las prácticas deberán tener suscrita una póliza de seguro con cobertura suficiente respecto al riesgo de accidentes que puedan afectar a los alumnos embarcados.

d) Presentar a la Dirección General de la Marina Mercante declaración responsable en los términos previstos en el artículo 30 con antelación al inicio de las actividades.

2. La falta de renovación del seguro por parte de las entidades aseguradoras supondrá la paralización inmediata de la actividad que desarrollen las escuelas náuticas de recreo y las federaciones de vela y motonáutica, previa instrucción del correspondiente expediente, conforme a las normas procedimentales previstas en el título VI de la Ley 30/1992, de 26 de noviembre.

Artículo 30. *Declaración responsable previa al inicio de las actividades.*

La declaración responsable a que se refiere la letra d) del artículo anterior se efectuará por cualquiera de los medios previstos en la Ley 30/1992, de 26 de noviembre, haciendo constar en la misma los siguientes datos:

a) Denominación y domicilio de la escuela.

b) Identificación del titular de la misma, de su representante en el caso de que la escuela fuera una persona jurídica y el número de identificación fiscal (NIF) en el último de los supuestos mencionados.

c) Relación de las enseñanzas a impartir.

d) Relación nominativa comprensiva del director de la escuela, o su equivalente en las federaciones de vela y motonáutica y de los instructores y demás personal docente, haciendo constar las titulaciones que posean y los cargos y actividades a desempeñar.

e) Declaración responsable de cumplimiento de los requisitos previstos en el artículo anterior.

Artículo 31. *Requisitos de titulación del personal de las escuelas náuticas de recreo.*

Los instructores de las escuelas que impartan prácticas o cursos de formación en el ámbito de comunidades autónomas que no hayan asumido competencias en náutica de recreo deberán estar en posesión de alguna de las siguientes titulaciones:

1. Para poder impartir las prácticas reglamentarias de seguridad y navegación:

a) Capitán y patrón de yate: Capitán de la Marina Mercante, Piloto de Primera clase de la Marina Mercante, Piloto de Segunda clase de la Marina Mercante, Patrón Mayor de Cabotaje, Capitán de Pesca, Patrón de Altura, Patrón de Pesca de Altura u Oficiales del Cuerpo General de la Armada Española.

b) Patrón de embarcaciones de recreo (PER), patrón para navegación básica (PNB) y licencia de navegación (incluidas las horas de formación teórica de la licencia): Capitán de la Marina Mercante, Piloto de Primera clase de la Marina Mercante, Piloto de Segunda clase de la Marina Mercante, Patrón Mayor de Cabotaje, Capitán de Pesca, Patrón de Altura, Patrón de Pesca de Altura, Patrón de Cabotaje, Patrón de Litoral, Patrón de Primera Clase de Pesca Litoral, Oficiales del Cuerpo General de la Armada Española, Patrón Profesional de Embarcaciones de Recreo, Oficiales del Servicio Marítimo de la Guardia Civil habilitados como Patrón de Buque Oceánico del Cuerpo o Técnico Deportivo Superior en vela con aparejo fijo. Los Técnicos Deportivos en vela con aparejo fijo podrán impartir las prácticas correspondientes al patrón para navegación básica (PNB) y licencia de navegación.

2. Para poder impartir los cursos de formación en radiocomunicaciones:

a) Radio-operador de corto alcance y largo alcance: Oficial Radioelectrónico de Primera o de Segunda clase de la Marina Mercante o bien estar en posesión del título de Operador General del Sistema Mundial de Socorro y Seguridad Marítima además del de Capitán de la Marina Mercante, Piloto de Primera clase de la Marina Mercante, Piloto de Segunda clase de la Marina Mercante, Patrón Mayor de Cabotaje, Capitán de Pesca, Patrón de Altura, Patrón de Pesca de Altura, Patrón de Cabotaje, Patrón de Litoral, Patrón de Primera Clase de Pesca Litoral, Oficiales del Cuerpo General de la Armada Española, Patrón Profesional de Embarcaciones de Recreo, Oficiales del Servicio Marítimo de la Guardia Civil habilitados como Patrón de Buque Oceánico del Cuerpo o Técnico Deportivo Superior en vela con aparejo fijo.

b) Curso de formación en radiocomunicaciones para patrón de navegación básica: Oficial Radioelectrónico de Primera o de Segunda clase de la Marina Mercante o bien estar en posesión del título de Operador Restringido del Sistema Mundial de Socorro y Seguridad Marítima además del de Capitán de la Marina Mercante, Piloto de Primera clase de la Marina Mercante, Piloto de Segunda clase de la Marina Mercante, Patrón Mayor de Cabotaje, Capitán de Pesca, Patrón de Altura, Patrón de Pesca de Altura, Patrón de Cabotaje, Patrón de Litoral, Patrón de Primera Clase de Pesca Litoral, Oficiales del Cuerpo General de la Armada Española, Patrón Profesional de Embarcaciones de Recreo, Oficiales del Servicio Marítimo de la Guardia Civil habilitados como Patrón de Buque Oceánico del Cuerpo o Técnico Deportivo Superior en vela con aparejo fijo.

3. Para poder impartir las prácticas reglamentarias de navegación a vela: Capitán de la Marina Mercante, Piloto de Primera clase de la Marina Mercante, Piloto de Segunda clase de la Marina Mercante, Patrón Mayor de Cabotaje, Capitán de Pesca, Patrón de Altura, Patrón de Pesca de Altura, Patrón de Cabotaje, Patrón de Litoral, Patrón de Primera Clase de Pesca Litoral, Oficiales del Cuerpo General de la Armada Española, Patrón Profesional de Embarcaciones de Recreo, Técnico Deportivo Superior en vela con aparejo fijo o Técnico Deportivo en vela con aparejo fijo.

4. Para poder impartir las prácticas reglamentarias de navegación: Capitán de la Marina Mercante, Piloto de Primera clase de la Marina Mercante, Piloto de Segunda clase de la Marina Mercante, Patrón Mayor de Cabotaje, Capitán de Pesca, Patrón de Altura, Patrón de Pesca de Altura, Patrón de Cabotaje, Patrón de Litoral, Patrón de Primera Clase de Pesca

Litoral, Oficiales del Cuerpo General de la Armada Española o Patrón Profesional de Embarcaciones de Recreo.

5. Los apartados anteriores serán también de aplicación a los ciudadanos de estados miembros de la Unión Europea, siempre que estén en posesión de titulaciones equivalentes a las citadas en los apartados anteriores, expedidas por aquellos.

Artículo 32. *Normas especiales para las escuelas y federaciones ubicadas en comunidades autónomas con competencias en materia de enseñanza náutico-deportivas.*

Sin perjuicio de las normas que establecen las comunidades autónomas con competencia en el ámbito de las enseñanzas náutico-deportivas a efectos de garantizar el cumplimiento de los principios de seguridad marítima, de la navegación y de la vida en la mar, las citadas Administraciones públicas deberán asegurarse de que las escuelas situadas en las mismas cumplan los requisitos siguientes:

1.º Los instructores deberán estar en posesión de las titulaciones objeto del artículo anterior.

2.º Los directores de las escuelas, o su equivalente en las federaciones de vela y motonáutica, deberán acreditar que disponen de todo el equipo necesario para realizar las prácticas y cursos correspondientes a las enseñanzas y pruebas que impartan y desarrollen, debidamente homologados y, en el caso de las embarcaciones amparadas por el certificado de navegabilidad.

Artículo 33. *De las embarcaciones de las escuelas.*

1. Por razones de seguridad marítima, de la navegación y de la vida humana en la mar las embarcaciones designadas para las prácticas deberán ser embarcaciones de recreo con unas esloras mínimas de 6 metros para las prácticas precisas para la obtención de los títulos de patrón para navegación básica y patrón de embarcaciones de recreo y de 11,50 metros para las dedicadas a las prácticas para la obtención de los títulos de patrón de yate y capitán de yate, sin que se puedan utilizar embarcaciones de vela ligera o neumática. Se podrán utilizar únicamente embarcaciones semirrígidas, con una eslora mínima de 4,5 metros, para la impartición de las prácticas correspondientes a la licencia de navegación.

2. Las embarcaciones designadas para las prácticas deberán cumplir con los siguientes requisitos:

1.º Para la realización de las prácticas destinadas a obtener la licencia de navegación, las embarcaciones de prácticas estarán equipadas, además de con todo aquel material necesario para la correcta impartición de las prácticas, como mínimo de acuerdo a las exigencias de la zona 5 de navegación. Adicionalmente llevarán a bordo un equipo AIS tipo «B» con capacidad de extracción y exportación de datos, sonda y las banderas «A», «C» y «N» del código internacional de señales.

2.º Para la realización de las prácticas destinadas a obtener las titulaciones de patrón de embarcaciones de recreo y patrón para navegación básica, las embarcaciones de prácticas estarán equipadas, además de con todo aquel material necesario para la correcta impartición de las prácticas, como mínimo de acuerdo a las exigencias de la zona 4 de navegación. Adicionalmente llevarán a bordo un equipo AIS tipo «B» con capacidad de extracción y exportación de datos, sonda, corredera, un ancla de capa, cuatro arneses de seguridad, compás de puntas, transportador, regla de 40 cm y las banderas «A», «C» y «N» del código internacional de señales.

3.º Para la realización de las prácticas destinadas a obtener las titulaciones de capitán de yate y patrón de yate así como para la realización de las prácticas reglamentarias de navegación, las embarcaciones de prácticas estarán equipadas, además de con todo aquel material necesario para la correcta impartición de las prácticas, como mínimo de acuerdo a las exigencias de la zona 2 de navegación. Adicionalmente llevarán a bordo un equipo AIS tipo «B» con capacidad de extracción y exportación de datos, sonda, corredera, un radar, un ancla de capa, arneses de seguridad para todas aquellas personas que simultáneamente puedan estar de guardia en cubierta y la bandera «A» del código internacional de señales. Aquellas embarcaciones en las que se impartan las prácticas reglamentarias para la

obtención del título de capitán de yate, dispondrán además de dos sextantes, un cronómetro marino, almanaque náutico del año en curso en cualquier formato y diario de navegación.

4.º Las embarcaciones destinadas a la impartición de las prácticas de navegación a vela dispondrán, como mínimo, del equipamiento náutico y aparejo de vela adecuado para cubrir todos los aspectos formativos exigidos en el anexo V de este real decreto.

[. . .]

CAPÍTULO VIII

Régimen de inspecciones, infracciones y sanciones

Artículo 37. *Actuaciones de inspección.*

1. La Dirección General de la Marina Mercante realizará las inspecciones necesarias al objeto de comprobar la veracidad de la información aportada y el cumplimiento de los requisitos exigidos en este real decreto.

2. En el caso de que se comprobase la inexactitud o el incumplimiento de los requisitos o se modificasen las actividades de las escuelas o de las federaciones de vela y motonáutica de forma sustancial durante su funcionamiento, la Dirección General de la Marina Mercante suspenderá provisionalmente la actividad de las escuelas o de las federaciones hasta que por éstas se subsanen las causas que dieran lugar a la adopción de esta medida e incoará, en su caso, el correspondiente procedimiento sancionador, de acuerdo con lo previsto en el Título IV del Libro Tercero del 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.

3. La suspensión a la que se refiere el apartado anterior se elevará a definitiva cuando así se impusiera como medida accesoria de la sanción que en su caso recayera como resultado del expediente sancionador o bien cuando por la escuela no se subsanen las causas que dieron lugar a la suspensión.

Artículo 38. *Régimen sancionador.*

Las infracciones y sanciones a que haya lugar en relación con las actividades contempladas en este real decreto, se regirán por lo dispuesto en el Título IV del Libro Tercero del texto refundido de la Ley de Puertos del Estado y de la Marina Mercante, por lo establecido en el Título IX de la Ley 30/1992, así como por lo recogido en los correspondientes reglamentos sobre procedimiento sancionador, desarrollados tanto en el Real Decreto 1398/1993, de 4 de agosto, por el que se aprueba el Reglamento del Procedimiento para el Ejercicio de la Potestad Sancionadora, como en el anexo II del Real Decreto 1772/1994, de 5 de agosto, por el que se adecuan determinados procedimientos administrativos en materia de transportes y carreteras a la Ley 30/1992, de 26 de noviembre, de Régimen Jurídico de las Administraciones Públicas y del Procedimiento Administrativo Común.

Disposición adicional primera. *Gobierno de embarcaciones de la lista octava con titulaciones de recreo.*

1. La Dirección General de la Marina Mercante, a través de las capitanías marítimas competentes por razón de su ámbito funcional, podrá autorizar a los poseedores de los títulos objeto de este real decreto para el gobierno de embarcaciones inscritas en la lista octava del artículo 4 del Real Decreto 1027/1989, de 28 de julio, por el que se regula el abanderamiento, matriculación de buques y registro marítimo, siempre que las embarcaciones estén adscritas a organismos, asociaciones, entidades públicas u organizaciones humanitarias sin ánimo de lucro y realicen actividades exclusivamente de carácter humanitario, científico, salvamento y seguridad de la vida humana en la mar u otros de naturaleza similar.

2. La solicitud se podrá presentar por cualquiera de los medios admitidos por el artículo 38 de la Ley 30/1992, de 26 de noviembre, por la entidad, persona que la represente o por el poseedor del título, debiendo adjuntarse a la misma la siguiente documentación:

a) Nombre, datos personales y título náutico de recreo de quien se solicite la autorización.

b) Descripción de las embarcaciones que podrán gobernar incluido número de matrícula, características y actividades a las que se va a destinar.

3. El capitán marítimo, una vez recibida la solicitud, procederá al examen de los documentos y en el caso de ausencia de alguno de los elementos de la documentación otorgará un plazo de diez días para subsanar las deficiencias observadas.

4. El plazo para la resolución será de 15 días hábiles y en el caso del silencio administrativo éste se estimará positivo.

5. Las autorizaciones objeto de la resolución tendrán validez por el período de tiempo en el que el solicitante preste servicios con la entidad para la que realice sus actividades.

6. Contra la resolución del capitán marítimo se podrá interponer recurso de alzada ante el Director General de la Marina Mercante.

Disposición adicional segunda. *Autorizaciones para personas con discapacidad.*

1. Las personas con discapacidad que estén en posesión de titulaciones de recreo, podrán gobernar aquellas embarcaciones para las que le faculte la titulación, siempre que las embarcaciones hayan sido adaptadas en relación a su discapacidad, permitiendo el gobierno de las mismas en condiciones que garanticen el cumplimiento de las normas de seguridad marítima, de la navegación y de la vida humana en la mar.

2. Las embarcaciones adaptadas por los fabricantes a la discapacidad de las personas que las vayan a gobernar, independientemente de que cuenten con el marcado CE, serán sometidas a una inspección inicial por parte de la Dirección General de la Marina Mercante para comprobar su idoneidad este real decreto en orden a la seguridad marítima, de la navegación y de la vida humana en la mar.

3. Las embarcaciones que experimentaran obras de reforma para su adaptación a la discapacidad de las personas que las gobiernen, realizadas por un taller distinto del fabricante de la embarcación, se someterán a un reconocimiento adicional de una entidad colaboradora para comprobar su idoneidad respecto de la seguridad marítima, de la navegación y de la vida humana en la mar.

Disposición adicional tercera. *Alquiler de embarcaciones de recreo españolas.*

1. Las embarcaciones de recreo españolas se podrán alquilar a cualquier persona física siempre que ésta disponga de un título de recreo o un certificado habilitante en vigor, pudiendo ejercer el gobierno de dichas embarcaciones dentro de las atribuciones que el título o el certificado le confieran; el cual, deberá estar expedido por el país de su nacionalidad o el de su residencia y siempre que éstos pertenezca al espacio económico europeo o estén recogidos en el anexo IX de este real decreto.

2. En el supuesto de expedición por el país de residencia, ésta se deberá acreditar en el país otorgante del título en el momento de la expedición de éste, para lo cual, el interesado deberá aportar cualquier documento que en derecho justifique la residencia, y en concreto, para los ciudadanos españoles, de acuerdo con lo dispuesto en el artículo 2 del Real Decreto 3425/2000, de 15 de diciembre, sobre inscripción de ciudadanos españoles en los registros de matrícula de oficinas consulares en el extranjero.

3. Las embarcaciones españolas también se podrán alquilar sin tripulación y para la navegación de recreo, a ciudadanos en posesión de un título profesional en vigor expedido por un país firmante del Convenio STCW, según los requisitos de su capítulo II, sin que en ningún caso se puedan sobrepasar las atribuciones que le otorga el título profesional.

Disposición adicional cuarta. *Autorización de titulaciones extranjeras.*

La Dirección General de la Marina Mercante, a través de las capitanías marítimas, autorizará a los ciudadanos del espacio económico europeo, así como a aquellos de los países reconocidos en el anexo IX de este real decreto, para el gobierno de embarcaciones de recreo de pabellón español, siempre que dispongan de un título de recreo expedido por el país de su nacionalidad o el de su residencia, debiendo éste pertenecer también a dicho espacio o ser de los reconocidos en el anexo IX de este real decreto; con sujeción a los

requisitos a los que se hace referencia en la disposición adicional tercera de este real decreto.

Disposición adicional quinta. *Exigencia de titulación para el gobierno de embarcaciones de recreo abanderadas en otros Estados.*

1. Toda persona que gobierne una embarcación de recreo, abanderada en otros Estados, que navegue por aguas en las que España ejerza soberanía, derechos soberanos o jurisdicción deberá estar en posesión de una titulación que le habilite para realizar dicha navegación.

2. A los efectos previstos en el apartado anterior la titulación exigible, en aquellos casos en los que la nacionalidad del patrón coincida con la del pabellón de la embarcación, será la requerida de acuerdo con la legislación del país de nacionalidad del patrón; y para los casos en los que no coincidan ambas nacionalidades la titulación será aquella requerida por la legislación del país de residencia del patrón o en su defecto, la de su nacionalidad.

3. La acreditación de la residencia para los españoles se hará de acuerdo con lo dispuesto en el artículo 2 del Real Decreto 3425/2000, de 15 de diciembre, sobre inscripción de ciudadanos españoles en los registros de matrícula de oficinas consulares en el extranjero.

Disposición adicional sexta. *Títulos adquiridos en aplicación de la Orden FOM/3200/2007, de 26 de octubre, por la que se regulan las condiciones para el gobierno de embarcaciones de recreo.*

Los poseedores de títulos obtenidos al amparo de la Orden FOM/3200/2007, de 26 de octubre, por la que se regulan las condiciones para el gobierno de embarcaciones de recreo, podrán optar bien por conservar dichos títulos con las atribuciones que confieren los mismos o bien canjearlos por los títulos regulados en este real decreto, conforme a lo previsto en la disposición adicional siguiente.

Disposición adicional séptima. *Canje de títulos.*

Los títulos expedidos con anterioridad a la entrada en vigor de este real decreto, se podrán canjear, con arreglo a las siguientes equivalencias:

a) Patrón de embarcaciones deportivas a motor segunda clase por patrón para navegación básica: atribuciones básicas y motor 2.ª

b) Patrón de embarcaciones a motor primera clase por patrón para navegación básica: atribuciones básicas y motor 1.ª

c) Patrón de embarcaciones deportivas a vela por patrón para navegación básica: atribuciones básicas, complementaria de vela y embarcaciones deportivas a vela.

d) Patrón de embarcaciones a motor primera clase y patrón de embarcaciones deportivas a vela por patrón de embarcaciones de recreo: atribuciones básicas y complementarias de vela.

e) Patrón de embarcaciones de recreo restringido a motor por patrón de embarcaciones de recreo: atribuciones básicas.

f) Patrón de embarcaciones deportivas de litoral por patrón de embarcación de recreo: atribuciones básicas y complementaria de vela.

g) Patrón de embarcaciones de recreo expedido con anterioridad al año 1999, por patrón de embarcaciones de recreo: atribuciones básicas y complementaria de vela.

h) Patrón de yate habilitado para navegación de altura por capitán de yate: atribuciones básicas y complementaria de vela.

i) Patrón para navegación básica por patrón para navegación básica, con las atribuciones previstas en este real decreto: atribuciones básicas.

j) Patrón para navegación básica vela solo PNB), por patrón para navegación básica: atribuciones básicas y complementaria de vela.

k) Patrón de embarcaciones de recreo por patrón de embarcaciones de recreo, con las atribuciones previstas en este real decreto: atribuciones básicas.

l) Patrón de embarcaciones de recreo (habilitado vela) por patrón de embarcaciones de recreo, con las atribuciones previstas en esta este real decreto: atribuciones básicas y complementaria de vela.

m) Patrón de yate por patrón de yate, con las atribuciones previstas en este real decreto: atribuciones básicas.

n) Patrón de yate habilitado vela por patrón de yate, con las atribuciones previstas en este real decreto: atribuciones básicas y complementaria de vela.

o) Capitán de yate por capitán de yate, con las atribuciones previstas en este real decreto: atribuciones básicas.

p) Capitán de yate habilitado vela por capitán de yate, con las atribuciones previstas en este real decreto: atribuciones básicas y complementaria de vela.

q) Los títulos de patrón para navegación básica expedidos por convalidación del título de marinero de puente o marinero de máquinas de la marina mercante, se convalidarán por patrón de embarcaciones de recreo: atribuciones básicas.

r) Los títulos de patrón para navegación básica (habilitado vela o vela solo PNB) expedidos por convalidación del título de marinero de puente o marinero de máquinas de la marina mercante, se convalidarán por patrón de embarcaciones de recreo: atribuciones básicas y complementaria de vela.

Para poder gobernar embarcaciones de recreo con las nuevas atribuciones sin solicitar la expedición de un nuevo título, será necesario que los titulares de las mismas, porten adicionalmente, la titulación de marinero de puente o marinero de máquinas para justificar esta condición.

s) Autorización Federativa por Licencia de Navegación previa realización de las cuatro horas de prácticas preceptivas para la obtención de la Licencia de Navegación.

Disposición adicional octava. *Requisitos de canje para otras titulaciones.*

1. Los poseedores de los títulos de patrón de embarcaciones deportivas a motor, segunda clase, primera clase y vela podrán acceder a la titulación de patrón de embarcaciones de recreo mediante la realización de las prácticas reglamentarias básicas de seguridad y navegación y el curso de radio-operador de corto alcance, contemplados en este real decreto: atribuciones básicas. Asimismo, podrán, en cualquier caso, obtener las atribuciones complementarias si realizan las prácticas complementarias correspondientes.

2. Los poseedores del título de patrón de embarcaciones deportivas a vela dispondrán, además, de las atribuciones complementarias de vela.

3. Los poseedores del título de patrón de embarcaciones deportivas de litoral podrán acceder al título de patrón de yate, disponiendo de las atribuciones básicas y complementaria de vela mediante la realización de las prácticas reglamentarias básicas de seguridad y navegación y el curso de radio operador de corto alcance, contemplados en este real decreto.

Disposición adicional novena. *Canje de títulos expedidos por las Comunidades Autónomas.*

La Dirección General de la Marina Mercante canjeará aquellas titulaciones expedidas por las Comunidades Autónomas si así lo solicitan los interesados. Para ello, además de aportar certificación de la Comunidad Autónoma correspondiente, verificando la autenticidad del título a canjear, se seguirá el procedimiento reglado en el artículo 24, letra a).

El informe a que se refiere la letra c) del artículo 24 solo será exigible si el título presentado para su canje se encuentra caducado; en caso contrario, la validez del título emitido se corresponderá con la del aportado por el interesado.

Disposición adicional décima. *Instructores de escuelas con nacionalidad del Reino Unido.*

Los ciudadanos del Reino Unido, que antes del 1 de enero de 2021 fueran instructores autorizados para impartir las prácticas o cursos de formación en escuelas náuticas de

recreo, podrán continuar con dicha actividad formativa en los términos de los artículos 31.5 y 32.1.º

[. . .]

§ 17

Real Decreto 269/2022, de 12 de abril, por el que se regulan los títulos profesionales y de competencia de la Marina Mercante. [Inclusión parcial]

Ministerio de Transportes, Movilidad y Agenda Urbana
«BOE» núm. 88, de 13 de abril de 2022
Última modificación: sin modificaciones
Referencia: BOE-A-2022-6047

[. . .]

CAPÍTULO VI

Obligaciones de los navieros y de los marinos

[. . .]

Artículo 86. *Obligaciones de los miembros de la dotación.*

1. Todo miembro de la dotación está obligado a informar al capitán o al oficial de quien dependa sobre cualquier dificultad que impida u obstaculice el correcto desempeño de sus cometidos.

2. Una vez haya recibido la familiarización a la que se refieren los artículos 81, 82 y 83, según corresponda, cada miembro de la dotación será responsable del cumplimiento de sus funciones y obligaciones generales y específicas.

3. Todo miembro de la dotación respetará el límite de 0,05 % de nivel de alcohol en sangre, o 0,25 mg/l de alcohol en aliento, o una cantidad de alcohol que lleve a dicha concentración desde cuatro horas antes al inicio del desempeño de sus funciones, cualesquiera que éstas sean, hasta su finalización. La superación de este límite determinará que el miembro de la dotación se encuentra en estado de ebriedad a los efectos de la aplicación del régimen sancionador.

[. . .]

§ 18

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

Ministerio de Fomento
«BOE» núm. 218, de 11 de septiembre de 1999
Última modificación: 6 de noviembre de 2010
Referencia: BOE-A-1999-18663

El artículo 86.5 de la Ley 27/1992, de 24 de noviembre, de Puertos del Estado y de la Marina Mercante (LPEMM), establece que la realización efectiva de las inspecciones y controles técnicos, de seguridad y de prevención de la contaminación de los buques españoles podrá efectuarse bien directamente por el Ministerio de Fomento o bien a través de entidades colaboradoras, en los términos que reglamentariamente se establezcan, que actuarán bajo los criterios y directrices de la Administración titular y podrán percibir como contraprestación de sus servicios las compensaciones económicas que se establezcan para cubrir sus costes.

Las normas contenidas en el Real Decreto 2662/1998, de 11 de diciembre, sobre reglas y estándares comunes para las organizaciones de inspección y control de buques y para las actividades correspondientes de la Administración marítima, son aplicables únicamente a los buques sujetos a los convenios internacionales: el Convenio internacional para la Seguridad de la Vida Humana en el Mar (SOLAS) de 1974/1978, el Convenio internacional sobre líneas de carga de 1966 y el Convenio internacional para prevenir la contaminación por los buques (MARPOL) de 1973/1978, junto con sus protocolos y modificaciones, así como los correspondientes códigos de carácter obligatorio y los que los modifiquen o sustituyan.

Quedan fuera del ámbito de aplicación del Real Decreto 2662/1998, pues, las embarcaciones de recreo. Por ello se hace necesario dictar una normativa específica que contemple las características propias de este tipo de embarcaciones, otorgando un tratamiento similar al de los buques a los que les son de aplicación los convenios internacionales y homogeneizando de esta forma el modelo aplicable al reconocimiento e inspección de los diversos tipos de buques y embarcaciones.

De otra parte, el Real Decreto 297/1998, de 27 de febrero, por el que se regulan los requisitos de seguridad de las embarcaciones de recreo, embarcaciones de recreo semiacabadas y sus componentes, en aplicación de la Directiva 94/25/CE, establece las condiciones que han de cumplir las embarcaciones de recreo para que puedan ser comercializadas en la Unión Europea, pero no determina las normas y procedimientos de las posteriores inspecciones a las que deben estar sometidas las citadas embarcaciones de recreo.

Este Real Decreto tiene por objeto, precisamente, establecer los reconocimientos a los que están sujetas las embarcaciones de recreo y determinar las condiciones que deben reunir las entidades colaboradoras para ser autorizadas a realizar las inspecciones de las mismas. Se determina también el documento o certificado de navegabilidad que deben poseer las citadas embarcaciones, así como los procedimientos de comprobación en los reconocimientos a que deberán someterse.

El procedimiento de acreditación de las entidades colaboradoras resulta fundamental para el correcto funcionamiento de un mercado transparente y orientado a la calidad. El modelo de gestión que resulta, como consecuencia de la implantación de las normas EN 45000 aplicables, garantiza, al igual que ya se está haciendo en otros sectores, la idoneidad de la capacidad técnica de las entidades que realizarán las actuaciones de inspección previstas en este Real Decreto.

En su virtud, a propuesta del Ministro de Fomento, de acuerdo con el Consejo de Estado y previa deliberación del Consejo de Ministros en su reunión del día 10 de septiembre de 1999,

DISPONGO:

CAPÍTULO I

Disposiciones generales

Artículo 1. *Objeto.*

Los reconocimientos e inspecciones de las embarcaciones de recreo y sus componentes y las condiciones que deben reunir las entidades colaboradoras de inspección para ser autorizadas a realizar dichos reconocimientos e inspecciones, en orden a garantizar la seguridad de la vida humana en la mar, se realizarán de acuerdo con lo dispuesto en este Real Decreto.

Artículo 2. *Ámbito de aplicación.*

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.

2. A los efectos de este Real Decreto, se entiende como eslora de casco para embarcaciones de recreo, la distancia medida paralelamente a la línea de agua de proyecto entre dos planos perpendiculares al plano de crujía; uno de ellos que pase por la parte más saliente a popa de la embarcación, y el otro por la parte más saliente a proa. Se incluyen todas las partes estructurales o integrales como son proas o popas metálicas o de madera, amuradas y uniones de casco con cubierta. Se excluyen todas las partes desmontables que puedan quitarse de forma no destructiva y sin afectar a la integridad estructural de la embarcación, por ejemplo, palos o tangones, baupreses, púlpitos y otros extremos de la embarcación, elementos de gobierno, timones, motores fuera/borda incluidos soportes y refuerzos, transmisiones de motores dentro/fuera borda y propulsión jet, plataformas de buceo, plataformas de embarque, bandas de goma y defensas.

Artículo 3. *Tipos de reconocimientos.*

Las embarcaciones de recreo comprendidas en el ámbito de aplicación de este Real Decreto estarán sometidas a los siguientes reconocimientos obligatorios, que se realizarán de acuerdo con las prescripciones establecidas en el anexo II:

A) Reconocimiento inicial. Todas las embarcaciones de recreo deberán realizar un reconocimiento inicial que será llevado a cabo por la Administración marítima para verificar el cumplimiento de la normativa vigente en materia de seguridad y prevención de la contaminación, y que consistirá en:

1. Un examen de los planos, diagramas, especificaciones, cálculos y demás documentación técnica, para verificar que la estructura, las máquinas y el equipo cumplen la normativa vigente.

2. Una inspección de la estructura, las máquinas y el equipo, para verificar que los materiales, los escantillones, la construcción y los medios, según proceda, se ajustan a los planos aprobados, diagramas, especificaciones, cálculos y demás documentación técnica, y que tanto la calidad del trabajo como de la instalación es satisfactoria en todos sus aspectos. Superado el reconocimiento inicial se expedirá el correspondiente certificado de navegabilidad.

Las embarcaciones de recreo comprendidas en el ámbito de aplicación del Real Decreto 2127/2004, de 29 de octubre, que lleven incorporado el marcado «CE» de conformidad, no precisarán de reconocimiento inicial.

El certificado de navegabilidad les será expedido de forma automática por la Administración marítima. En todo caso, estas embarcaciones estarán sujetas a los correspondientes reconocimientos periódicos, intermedios, adicionales y, en su caso, extraordinarios, que procedan.

El inicio del plazo para la realización de los mismos se computará a partir de la fecha de la primera puesta en servicio de la embarcación.

Su fecha de expedición será la que marque el inicio del plazo para los reconocimientos periódicos y, en su caso, intermedios, que se regulan en los párrafos B) y C).

B) Reconocimientos periódicos. Las embarcaciones de eslora mayor o igual a 6 metros y menor de 24 metros, registradas en la lista 7.ª , de acuerdo con la normativa vigente sobre registro y abanderamiento de buques, estarán sujetas a reconocimientos periódicos cada cinco años como máximo.

Las embarcaciones registradas en la lista 6.ª estarán sujetas a la realización de los reconocimientos periódicos en el plazo establecido en el párrafo anterior, cualquiera que sea su eslora.

Los reconocimientos periódicos consistirán en:

1. Una inspección del casco en seco y del equipo, acompañada de pruebas cuando sea necesario, a fin de garantizar que se cumplen las prescripciones que se especifican en el Certificado de navegabilidad y que su estado es satisfactorio e idóneo para el servicio de la embarcación.

2. Una inspección minuciosa de los elementos de salvamento y de seguridad, material náutico y del resto del equipo, para comprobar que los mismos están en condiciones de prestar los requerimientos que les son exigidos.

3. La comprobación de que a bordo de la embarcación se encuentran los certificados, libros de registro, manuales de instrucciones y demás documentación propia de la embarcación.

4. Comprobación del estado y del funcionamiento de los diferentes items especificados en el anexo II.

Las embarcaciones de eslora inferior a 6 metros, registradas en la lista 7.ª, estarán exentas de reconocimientos periódicos. En el certificado de navegabilidad deberá constar la frase «SIN CADUCIDAD».

C) Reconocimientos intermedios. Además de lo dispuesto en el apartado anterior, estarán obligadas a realizar un reconocimiento intermedio en seco entre el segundo y el tercer año del período establecido, para comprobar el estado de mantenimiento del equipo y del casco, las embarcaciones registradas en la lista 6.ª de eslora mayor o igual a 6 metros, y las embarcaciones registradas en la lista 7.ª de eslora mayor o igual a 15 metros.

Estarán también obligadas a la realización de reconocimientos intermedios, las embarcaciones inscritas en la lista 7.ª de eslora mayor o igual a 6 metros, siempre que el casco sea de madera.

Los reconocimientos intermedios consistirán en la inspección de los diferentes elementos de la embarcación, así como de la obra viva, con objeto de garantizar que se hallan en estado satisfactorio. Asimismo, se comprobará el funcionamiento de todos los equipos instalados a bordo.

La profundidad del reconocimiento será aquella que permita al inspector llegar a la conclusión de que la embarcación se encuentra en condiciones razonables de seguridad.

D) Reconocimientos adicionales.

Será obligatoria la realización de reconocimientos adicionales, en los supuestos siguientes:

a) Cuando una embarcación de recreo efectúe reparaciones en su casco, maquinaria y equipo, o sufra modificaciones o alteraciones en los mismos.

b) Cuando una embarcación vaya a cambiar de la lista séptima a la lista sexta.

c) Después de haber sufrido varada, abordaje, serias averías por temporal u otro motivo, o averías en su maquinaria y demás elementos y componentes de la embarcación, que pueda afectar las condiciones de seguridad de navegación de la embarcación.

E) Reconocimientos extraordinarios.

Los reconocimientos extraordinarios se realizarán:

a) A requerimiento de un órgano judicial.

b) Por resolución motivada de la Dirección General de la Marina Mercante, cuando se tenga conocimiento fundado de hechos que puedan poner en peligro la seguridad marítima, así como para prevenir la contaminación del medio ambiente marítimo.

Artículo 4. *Certificado de navegabilidad.*

1. El cumplimiento de la embarcación con las condiciones reguladas en este Real Decreto se acreditará mediante la presentación del Certificado de navegabilidad, en donde constará la realización de los reconocimientos reglamentarios, la clase de reconocimiento efectuado y la fecha de los próximos reconocimientos. La no realización o superación de dichos reconocimientos en los plazos establecidos supondrá la caducidad del Certificado de navegabilidad.

2. El Certificado de navegabilidad será expedido por la Administración marítima de conformidad con lo dispuesto en el artículo 3.A).

3. El Certificado de navegabilidad deberá llevarse siempre a bordo. Caso de ser requerido por las autoridades competentes y no encontrarse dicho Certificado a bordo, se dispondrá del plazo de cinco días hábiles, contados a partir del requerimiento, para justificar ante las mismas la existencia y vigencia del Certificado en la fecha en que se efectuó el requerimiento.

4. Los propietarios de las embarcaciones de recreo serán responsables del mantenimiento al día de los Certificados de navegabilidad.

5. La navegación con dicho Certificado caducado, o careciendo del mismo, será considerada como infracción grave, y sancionada de acuerdo con lo dispuesto en el capítulo IV de este Real Decreto.

6. Los certificados actualmente en vigor podrán ser sustituidos antes de la fecha de su caducidad por el modelo establecido en el anexo I, solicitándolo en la Capitanía marítima correspondiente.

CAPÍTULO II

Entidades colaboradoras de inspección

Artículo 5. *Cometido de las entidades colaboradoras de inspección de embarcaciones de recreo.*

Los reconocimientos e inspecciones periódicos, intermedios, adicionales y extraordinarios de carácter obligatorio, regulados en el artículo 3, se realizarán a través de entidades colaboradoras de inspección, de acuerdo con lo establecido en el artículo 86.5 de la Ley 27/1992, de 24 de noviembre, de Puertos del Estado y de la Marina Mercante (LPEMM). En el caso de inspecciones en el extranjero, también podrán llevarlas a cabo las organizaciones autorizadas según se definen en el Real Decreto 90/2003, de 24 de enero.

Artículo 6. *Condiciones para el reconocimiento como entidad colaboradora de inspección de embarcaciones de recreo.*

1. La Secretaría de Estado de Infraestructuras y Transportes del Ministerio de Fomento reconocerá como entidades colaboradoras de inspección, a los efectos de este Real Decreto, a aquellas que reúnan y cumplan las siguientes condiciones:

a) No estar controladas ni participadas por fabricantes de embarcaciones de recreo, fabricantes o suministradores de equipos y componentes que se instalen en dichas embarcaciones, por astilleros, varaderos y talleres de construcción o reparación de las mismas, ni por quienes tengan intereses económicos en la comercialización de las embarcaciones de recreo. Tampoco podrán estar controladas ni participadas por compañías y mutuas aseguradoras, agentes de seguros y empresas cuyas actividades estén relacionadas con el ámbito de las embarcaciones de recreo.

Las actividades de las entidades y de su personal son incompatibles con cualquier vinculación técnica, comercial, financiera o de cualquier otro tipo que pudiera afectar a su independencia e influenciar el resultado de sus actividades de control reglamentario.

b) Acreditar que dispone del personal directivo y técnico en número suficiente para ejercer sus actividades, con la cualificación y experiencia técnica necesaria para el desempeño de los cometidos regulados en este Real Decreto.

c) Acreditar que dispone de un plan de formación profesional permanente de su personal y de actualización de las técnicas necesarias para la correcta realización de las inspecciones.

d) Acreditar que dispone de los medios necesarios para los ensayos y mediciones preceptivos, debidamente calibrados, tales como: medidores de espesores, detector de gases, sonómetro y otros equipos que permitan llevar a cabo los reconocimientos.

e) Garantizar que el personal directivo sea independiente respecto de todos los medios, grupos o personas directa o indirectamente interesados en el ámbito de las embarcaciones de recreo. El personal directivo y técnico será imparcial en cuanto a la ejecución de las inspecciones, elaboración de informes y expedición de certificados.

f) La entidad colaboradora de inspección deberá suscribir pólizas de seguro u otras garantías financieras que cubran los riesgos de su responsabilidad por una cuantía mínima de 1.202.024 euros, sin que tal cuantía limite dicha responsabilidad. Dicha cuantía quedará anualmente actualizada en función del índice de precios al consumo.

g) La estructura organizativa de la entidad colaboradora de inspección deberá permitir prestar una cobertura nacional al servicio, y posibilitar que los reconocimientos solicitados por los propietarios de embarcaciones de recreo sean efectuados en un plazo inferior a quince días naturales, contados a partir de la fecha de la solicitud.

h) La entidad podrá disponer de personal profesional técnico sin dedicación exclusiva, pero en ningún caso el número de personas de plantilla fija de la entidad dedicadas a la inspección podrá ser inferior al número de personas sin dedicación exclusiva.

i) La entidad colaboradora de inspección tendrá implantado un sistema de gestión de la calidad conforme a la norma EN 45004, o justificará debidamente estar en condiciones de tener implantado el sistema de gestión de la calidad en un plazo inferior a seis meses desde el otorgamiento de la autorización. Durante este período la autorización no tendrá carácter definitivo.

2. La entidad colaboradora de inspección deberá acreditar su idoneidad y los medios para cumplir con los requisitos anteriores ante una de las entidades de acreditación constituidas de acuerdo con lo regulado en el Real Decreto 2200/1995, de 28 de diciembre, por el que se aprueba el Reglamento de la Infraestructura para la Calidad y la Seguridad Industrial.

Artículo 7. *Autorización de las entidades colaboradoras de inspección de embarcaciones de recreo.*

1. La autorización de actuación de las entidades colaboradoras de inspección de embarcaciones de recreo corresponde al Secretario de Estado de Infraestructuras y Transportes. Las resoluciones de los procedimientos de autorización, que serán siempre

motivadas y pondrá fin a la vía administrativa, deberán ser publicadas en el «Boletín Oficial del Estado».

El plazo máximo para resolver el procedimiento será de tres meses. Transcurrido dicho plazo sin que haya recaído resolución expresa, la solicitud de autorización se considerará desestimada, siendo de aplicación supletoria lo dispuesto en esta materia por la Ley 30/1992, de 26 de noviembre, de Régimen Jurídico de las Administraciones Públicas y del Procedimiento Administrativo Común.

2. Las autorizaciones otorgadas tendrán validez para todo el ámbito territorial del Estado.

3. Las entidades que deseen ser autorizadas deberán presentar solicitud ante la Dirección General de la Marina Mercante, acompañada de la siguiente documentación:

a) Escritura de constitución y Estatutos y normas por las que se rige la entidad colaboradora de inspección.

b) Memoria detallada de las actividades a desarrollar por la entidad colaboradora de inspección.

c) Relación del personal de plantilla, indicando titulación profesional y lugar de residencia, con el fin de garantizar que los reconocimientos solicitados a esa entidad en el ámbito del territorio nacional sean realizados en un plazo inferior a quince días naturales desde la fecha de la solicitud del reconocimiento solicitado por parte del propietario de la embarcación. A tal fin, se presentará la situación y distribución de los distintos centros de reconocimiento, cuyo radio de acción no podrá abarcar en ningún caso una distancia superior a 200 kilómetros. Dicho límite no regirá en los centros que se establezcan en el archipiélago canario. En cada centro deberá existir un local de atención comercial, equipamiento técnico completo y una dotación mínima de un técnico de plantilla fijo.

d) Estudio justificativo de los recursos humanos y medios materiales para poder atender a todo el territorio nacional.

e) Un plan de actuación que garantice que el servicio se preste, al menos, en tres centros de reconocimiento durante los seis primeros meses, en cinco centros en los seis meses siguientes y en la totalidad del litoral marítimo transcurridos otros seis meses.

f) Relación de instalaciones, equipos y elementos materiales de que dispone la entidad para realizar su misión.

g) Declaración jurada de que ni la entidad, ni el personal a su servicio, están incluidos en las incompatibilidades definidas en el artículo anterior.

h) Copia de la póliza de seguros o del documento acreditativo de la garantía financiera establecida.

4. El Secretario de Estado de Infraestructuras y Transportes, a propuesta del Director general de la Marina Mercante, podrá suspender temporalmente o revocar la autorización concedida, mediante resolución motivada adoptada previa audiencia al interesado, cuando la entidad colaboradora de inspección no cumpla las condiciones y requisitos que sirvieron de base para la acreditación. La revocación, la suspensión temporal o, en su caso, el cese de la actividad de una entidad se publicarán en el «Boletín Oficial del Estado».

Artículo 8. *Obligaciones de las entidades colaboradoras de inspección de embarcaciones de recreo.*

Las entidades colaboradoras de inspección autorizadas responderán de las consecuencias que puedan derivarse de las comprobaciones, verificaciones, controles o inspecciones que realicen, y, además, deberán satisfacer las siguientes obligaciones:

a) Cumplir en todo momento las condiciones que sirvieron de base a su autorización. A estos efectos, serán inspeccionadas o auditadas periódicamente al menos una vez al año, por la Dirección General de la Marina Mercante o por los organismos que ésta designe, para comprobar sus libros de registro y verificar que se mantienen las condiciones de idoneidad del personal y material de la entidad.

b) Llevar registros en los que quede constancia del número de inspecciones y actuaciones realizadas, de los certificados tramitados y de las tarifas aplicadas. Antes del 31 de marzo, las entidades autorizadas presentarán la memoria anual correspondiente al año anterior, donde consten estos datos.

c) Adoptar las medidas oportunas para salvaguardar en todos los niveles de su organización la confidencialidad de la información obtenida durante el desarrollo de sus actividades.

d) Facilitar a la Administración marítima la información que ésta le pueda requerir en relación con sus obligaciones. Colaborarán con la Administración marítima y prestarán el auxilio técnico necesario que le sea solicitado por ésta.

e) Enviar a la Administración marítima una copia de las tarifas que se propone aplicar en la prestación de sus servicios.

f) Constituir un aval por un importe de 50 millones de pesetas, a fin de garantizar la solvencia económica de la entidad colaboradora.

CAPÍTULO III

Realización de los reconocimientos

Artículo 9. *Solicitud de reconocimiento.*

1. La realización de los reconocimientos periódicos, intermedios o, en su caso, adicionales que puedan ser programados será solicitada por los propietarios de embarcaciones de recreo a una de las entidades colaboradoras de inspección autorizadas, con una antelación mínima de quince días naturales a la fecha de caducidad del certificado.

2. El propietario de la embarcación elegirá el lugar de realización de la inspección (astillero, varadero, talleres de reparación, zonas portuarias, clubes marítimos y deportivos) y notificará dicho lugar a la entidad colaboradora de inspección. La embarcación se encontrará dispuesta y en las condiciones adecuadas para la realización del reconocimiento. Los propietarios de embarcaciones de recreo, o personas en quienes deleguen, podrán estar presentes en el momento en que se lleve a cabo la inspección.

Artículo 10. *Resultados de los reconocimientos.*

Una vez realizada la inspección, las entidades colaboradoras de inspección procederán de la forma siguiente:

1.º Si el resultado del reconocimiento es satisfactorio, la entidad colaboradora de inspección renovará la vigencia del Certificado de navegabilidad por el período correspondiente. Si la inspección fue motivada por un reconocimiento adicional de los definidos en el apartado D) del artículo 3, la entidad colaboradora de inspección emitirá el informe correspondiente y lo enviará a la Capitanía marítima, la cual expedirá el Certificado de navegabilidad.

2.º Si el resultado de la inspección es desfavorable, la entidad colaboradora de inspección concederá un plazo de dos meses como máximo para subsanar las anomalías detectadas. Si, transcurrido este plazo, la embarcación no se ha presentado nuevamente a inspección y superado ésta, la entidad lo pondrá en conocimiento de la Capitanía marítima del puerto de matrícula de la embarcación y ésta dispondrá la caducidad del Certificado de navegabilidad de acuerdo con lo establecido en el artículo 121.c) de la LPEMM.

3.º Sin perjuicio de lo establecido en el apartado anterior, cuando la embarcación presentara defectos o anomalías de tal gravedad y consideración que pudieran comprometer la seguridad de la navegación, se comunicará inmediatamente a la Capitanía marítima correspondiente, que podrá acordar la inmovilización de la embarcación, mediante resolución motivada.

CAPÍTULO IV

Infracciones y sanciones

Artículo 11. *Concepto y clasificación de las infracciones.*

1. Constituyen infracciones administrativas en el ámbito de la marina mercante las acciones u omisiones tipificadas y sancionadas en la LPEMM.

2. Las infracciones se clasifican en graves y muy graves, con sujeción a los criterios que se indican en los artículos siguientes.

3. El cuadro de infracciones establecidas en la LPEMM se entiende completado con las especificaciones de este Real Decreto que, sin constituir nuevas infracciones, ni alterar la naturaleza de las que la Ley determina, contribuyen a la más correcta identificación de las conductas tipificadas en aquélla. En lo no previsto por el presente Real Decreto, será de aplicación lo dispuesto en la LPEMM y en el Real Decreto 1772/1994, de 5 de agosto, por el que se adecuan determinados procedimientos a la Ley 30/1992.

Artículo 12. *Infracciones graves.*

Son infracciones graves las acciones u omisiones que pongan en peligro la seguridad de la embarcación o de la navegación y/u ocasionen daños a las personas y, en todo caso, las siguientes:

a) Se entenderá comprendida en el artículo 115.2.k) de la LPEMM, la navegación careciendo de Certificado de navegabilidad, o hacerlo con dicho Certificado caducado.

b) Se entenderá comprendida en el artículo 115.3.l) de la LPEMM, la realización de obras de transformación o cambio de motor sin la correspondiente autorización o con infracción de las normas que la regulan.

c) Se entenderán comprendidas en el artículo 115.3.n) de la LPEMM, las siguientes conductas:

1.ª El incumplimiento de las condiciones de autorización establecidas en el artículo 6.

2.ª La realización de modo incompleto, inexacto, incorrecto o deficiente de los reconocimientos a los que se refieren el artículo 3 y el anexo II.

3.ª La obstaculización de las actividades inspectoras y supervisoras de la Administración marítima, contempladas en el artículo 8 del presente Real Decreto.

d) Se entenderán comprendidas en el artículo 115.3.ñ) de la LPEMM, las siguientes conductas: la no comunicación o la comunicación fuera de plazo a la Administración marítima de los datos y la memoria anual regulados en el artículo 8.

Artículo 13. *Infracciones muy graves.*

Son infracciones muy graves las acciones u omisiones tipificadas en el artículo anterior, cuando como consecuencia de las mismas se ponga en peligro la seguridad de las embarcaciones o de la navegación, ocasionen daños a las personas, la reincidencia en cualquiera de las faltas tipificadas como graves antes del plazo establecido para su prescripción y, en todo caso, las siguientes:

a) Se entenderá comprendida en el artículo 116.2.a) de la LPEMM, la navegación de embarcaciones de recreo y deportivas que, carentes del oportuno Certificado de navegabilidad, no reúnan además las debidas condiciones de navegabilidad, haciendo peligrar su seguridad.

b) Se entenderán comprendidas en el artículo 116.3.h) de la LPEMM, las conductas siguientes:

1.ª El falseamiento de los datos que deban facilitarse a la Administración marítima suministrados por las entidades colaboradoras de inspección.

2.ª El falseamiento por parte del propietario de la embarcación que solicite el reconocimiento periódico regulado en el artículo 3, de los informes que remitan las entidades colaboradoras de inspección o de los datos del Certificado de navegabilidad.

Artículo 14. *Responsables de las infracciones.*

Serán responsables de las infracciones, conforme a lo dispuesto en el artículo 118 de la LPEMM, las personas físicas o jurídicas siguientes:

a) De las infracciones tipificadas en los artículos 12.a), 12.b), 13.a) y 13.b), segundo párrafo, los navieros o propietarios de las embarcaciones de recreo.

b) De las infracciones tipificadas en los artículos 12.c) y d) y en el artículo 13.b), primer párrafo, las entidades colaboradoras de inspección.

Artículo 15. *Sanciones.*

Las infracciones serán sancionadas, de acuerdo con lo dispuesto en el capítulo IV de la LPEMM, con multa hasta los importes siguientes:

A) Infracciones graves tipificadas en el artículo 12:

1.º Los importes máximos de las multas por las infracciones relacionadas en los párrafos a) y b) del artículo 12 serán, de acuerdo con el tamaño de las embarcaciones, los siguientes:

a) Embarcaciones hasta 7,5 metros de eslora: hasta 100.000 pesetas.
b) Embarcaciones entre 7,5 y 12 metros de eslora: hasta 200.000 pesetas.
c) Embarcaciones entre 12 y 24 metros de eslora: hasta 500.000 pesetas.

2.º El importe máximo de las multas por las infracciones relacionadas en el párrafo c) del artículo 12 será de 20.000.000 de pesetas.
3.º El importe máximo de las multas por las infracciones relacionadas en el párrafo d) del artículo 12 será de 5.000.000 de pesetas.

B) Infracciones muy graves tipificadas en el artículo 13:

1.º Los importes máximos de las multas por las infracciones relacionadas en el párrafo a) del artículo 13 serán, de acuerdo con el tamaño de las embarcaciones, los siguientes:

a) Embarcaciones hasta 7,5 metros de eslora: hasta 250.000 pesetas.
b) Embarcaciones entre 7,5 y 12 metros de eslora: hasta 500.000 pesetas.
c) Embarcaciones entre 12 y 24 metros de eslora: hasta 2.000.000 de pesetas.

2.º El importe máximo de las multas por la infracción relacionada en el párrafo b), primer párrafo del artículo 13 será de 50.000.000 de pesetas.
3.º El importe máximo de las multas por la infracción relacionada en el párrafo b), segundo párrafo del artículo 13 será de 2.000.000 de pesetas.

Artículo 16. *Sanciones accesorias.*

Además de las sanciones que proceda imponer por las infracciones tipificadas en los artículos anteriores, el Secretario de Estado de Infraestructura y Transportes podrá asimismo proceder a la suspensión temporal o a la revocación de las autorizaciones concedidas a las entidades colaboradoras de inspección.

Disposición adicional única. *Inaplicación del Decreto 3384/1971, de 28 de octubre, sobre revisión del Reglamento de reconocimiento de buques y embarcaciones mercantes.*

Las embarcaciones de recreo sujetas al ámbito de aplicación de este Real Decreto quedan exceptuadas de la aplicación del Decreto 3384/1971, de 28 de octubre, sobre revisión del Reglamento de reconocimiento de buques y embarcaciones mercantes.

Disposición transitoria primera. *Reconocimientos realizados por la Inspección Marítima.*

Los reconocimientos e inspecciones ordinarios y extraordinarios regulados en este Real Decreto podrán ser realizados por la Inspección Marítima de la Dirección General de la Marina Mercante, durante un plazo de dos años, en aquellos lugares en los que aún no presten servicio las entidades colaboradoras de inspección.

Disposición transitoria segunda. *Exención de reconocimiento inicial.*

Hasta el 16 de junio del año 2003, las embarcaciones de recreo nuevas y homologadas por la Administración marítima, cuya construcción y comercialización se haya efectuado antes del 16 de junio de 1998, no precisarán de la realización de reconocimiento inicial. El Certificado de navegabilidad será expedido por la Administración marítima una vez acreditada dicha circunstancia mediante Certificado de homologación y de conformidad de la embarcación.

Disposición final primera. *Habilitación normativa.*

Se autoriza al Ministro de Fomento para dictar las disposiciones necesarias para el desarrollo y aplicación de este Real Decreto, para la actualización de sus anexos y para establecer las peculiaridades del sistema de inspección de las motos náuticas.

Disposición final segunda. *Entrada en vigor.*

Este Real Decreto entrará en vigor a los seis meses de su publicación en el «Boletín Oficial del Estado».

ANEXO I

ANEXO I

MINISTERIO DE FOMENTO

CERTIFICADO DE NAVEGABILIDAD PARA EMBARCACIONES DE RECREO DE ESLORA MENOR DE 24 METROS.

El presente Certificado llevará como suplemento un inventario del equipo.

Datos de la embarcación:

Nombre			
Puerto de matricula			
Lista y folio			
Marca y modelo			
Tipo			
Número de serie			
Material del casco			
Categoría de diseño		Categoría de navegación	
Eslora (m)	Manga(m)	Puntal(m)	
Arqueo(TRB)	Desplazamiento(Ton)	Carga máxima(kg)	
Potencia máxima(kW):			
Número máximo de personas permitido a bordo:			

EL JEFE DE LA INSPECCION MARITIMA DE

CERTIFICA:

1. Que la embarcación antedicha ha sido matriculada, de conformidad con las disposiciones aplicables a este tipo de embarcaciones.
2. Que la embarcación queda sometida a los reconocimientos intermedios, periódicos o extraordinarios establecidos en el anexo I del Real Decreto 1434/1999, de 10 de septiembre.

Expedido en: ....., a .....,de .....

EL JEFE DE LA INSPECCION MARITIMA

Sello o estampilla, según corresponda, de la autoridad expedidora.

Nota:

1. **La Autoridad marítima podrá inspeccionar la embarcación cuando lo considere oportuno.**
2. **El propietario de la embarcación es el responsable de mantener al día los reconocimientos prescritos, teniendo a disposición de las Autoridades el Certificado.**
3. **El incumplimiento de lo anterior está sancionado por la Ley de 27/1992, de 24 de noviembre, de Puertos del Estado y de la Marina Mercante.**

(1) Es la máxima anchura del casco en su proyección horizontal y medida en la cara exterior del forro.
(2) Es la máxima dimensión vertical medida a la mitad de la eslora desde la cara superior del trancanil o línea de cubierta hasta la cara inferior del casco en su intersección con la quilla.

REFRENDO DE LOS RECONOCIMIENTOS PERIODICOS

La entidad de Inspección que suscribe, designada conforme al Real Decreto 1434/1999, de 10 de septiembre.
CERTIFICA que la presente embarcación ha sido reconocida de acuerdo a lo establecido en el anexo I del citado Real Decreto y que dicha embarcación como también su equipo han sido encontrados aceptables para el tipo de navegación asignada.

Entidad de Inspección: Nombre del Inspector: Firma del inspector:	Reconocimiento realizado(1) Tipo: Fecha: Próximo reconocimiento: Tipo: Fecha	Observaciones:
Entidad de Inspección: Nombre del Inspector: Firma del inspector:	Reconocimiento realizado(1) Tipo: Fecha Próximo reconocimiento: Tipo: Fecha	Observaciones:
Entidad de Inspección: Nombre del Inspector: Firma del inspector:	Reconocimiento realizado(1) Tipo: Fecha Próximo reconocimiento: Tipo: Fecha	Observaciones:
Entidad de Inspección: Nombre del Inspector: Firma del inspector:	Reconocimiento realizado(1) Tipo: Fecha Próximo reconocimiento: Tipo: Fecha	Observaciones:
Entidad de Inspección: Nombre del Inspector: Firma del inspector:	Reconocimiento realizado(1) Tipo: Fecha Próximo reconocimiento: Tipo: Fecha	Observaciones

(1) Es la máxima anchura del casco en su proyección horizontal y medida en la cara exterior del forro.
(2) Es la máxima dimensión vertical medida a la mitad de la eslora desde la cara superior del trancanil o línea de cubierta hasta la cara inferior del casco en su intersección con la quilla.

Entidad de Inspección: Nombre del Inspector: Firma del inspector:	Reconocimiento realizado(1)	Observaciones:
	Tipo: Fecha	
	Próximo reconocimiento: Tipo: Fecha:	
Entidad de Inspección: Nombre del Inspector: Firma del inspector:	Reconocimiento realizado(1):	Observaciones:
	Tipo: Fecha:	
	Próximo reconocimiento: Tipo: Fecha:	

(1).- Reconocimiento: intermedio, periódico, extraordinario.

(1) Es la máxima anchura del casco en su proyección horizontal y medida en la cara exterior del forro.
(2) Es la máxima dimensión vertical medida a la mitad de la eslora desde la cara superior del trancanil o línea de cubierta hasta la cara inferior del casco en su intersección con la quilla.

ANEXO II

Ejecución de los reconocimientos

1. Casco y equipo

1.1 Nombre y matrícula:

El nombre y matrícula de la embarcación deberán corresponderse con los que consten en su documentación oficial.

Comprobar que las identificaciones y marcas en la embarcación coinciden con las reglamentarias.

Comprobar que el equipo que figura en el Inventario de la embarcación se corresponde con el existente a bordo.

1.2 Manual del propietario:

Comprobar la existencia del manual del propietario conteniendo información actualizada de los equipos instalados a bordo en aquellas embarcaciones que tengan la marca CE.

1.3 Candeleros y pasamanos:

Siempre que haya lugar:

a) Comprobar los anclajes en cubierta de los candeleros, verificando que sus tornillos o medios de sujeción se encuentran convenientemente apretados y que no hay daños en cubierta en la zona de anclaje.

b) Comprobar el estado y anclajes de los pasamanos y, si éstos son de cable, el estado del mismo, así como de sus terminales y bloqueos.

1.4 Pasacascos y pasamamparos:

Siempre que haya lugar:

a) Comprobar que no existe corrosión local alrededor de pasacascos y pasamamparos.

b) Comprobar que la estanqueidad de pasacascos y pasamamparos se halla intacta.

1.5 Válvulas de costado:

Siempre que haya lugar:

a) Inspeccionar visualmente las tuberías de entrada/salida verificando su buen estado externo, y si fuera posible desempernado abrazaderas y comprobando el espesor de las tuberías en los alrededores de la válvula y su estado debido a posible corrosión.

b) Comprobar el estado de los cables eléctricos que dan alimentación al motor de accionamiento de la válvula si ésta fuese telemandada.

c) Comprobar el funcionamiento de la válvula en sus dos modalidades: Manual y/o automática.

d) Comprobar el buen asiento de la válvula, verificando que no hay circulación de líquido bajo carga.

e) comprobar la existencia de rejillas en aquellas válvulas que así lo requieran.

1.6 Estanqueidad en aberturas de cubierta:

Siempre que haya lugar:

a) Comprobar el correcto estado de conservación y fijación de las juntas de las aberturas y portillos practicables.

b) Comprobar el estado de limpieza y correcto funcionamiento de los raíles con drenaje en accesos de tipo deslizante.

c) Comprobar que el sellante empleado en el montaje de las aberturas o portillos fijos se halla intacto.

d) Comprobar la estanqueidad de fogonaduras en el paso de palos a través de cubierta.

e) Comprobar la integridad de la unión de casco y cubierta, así como raíles atornillados sobre la misma.

f) Comprobar la estanqueidad en herrajes atornillados sobre cubierta.

g) En caso de duda comprobar la estanqueidad mediante la aplicación de un chorro de agua con una manguera a presión normal.

1.7 Unión orza/casco:

Siempre que haya lugar:

a) Comprobar el correcto apriete de los pernos de la orza salvo en los casos en que exista un mecanismo de bloqueo verificable.

b) Comprobar que no existen signos de corrosión excesiva. En caso de existir elementos susceptibles de aumentar la corrosión electrolítica de alguno de los pernos, ése deberá ser el primero en inspeccionarse.

c) Si las tuercas situadas en el interior del caso están laminadas por encima descubrir, al menos, una de ellas para efectuar una comprobación suficiente.

d) Comprobar la no-existencia de grietas exteriores más allá de las razonables superficiales de pintura.

e) Comprobar de forma especial posibles deformaciones o roturas debidas a varadas accidentales que se pueden mostrar en forma de grietas en varengas a proa o popa de la quilla y a separación (según el tipo de quilla y sujeción) del extremo de proa de la quilla del casco.

f) Comprobar la correcta fijación de lastre no integral.

g) En el caso de que se detecten indicios que requieran una inspección más profunda se procederá a desmontar los elementos necesarios para llevar a cabo la misma.

1.8 Unión arbotantes/casco:

Siempre que haya lugar:

a) Comprobar la sujeción de los arbotantes al casco verificando el estado del mismo en dicha zona.

b) En cascos de materiales compuestos buscar signos de deslaminación local debida a fatiga provocada por las vibraciones a que se halla sometido, comprobando la estanqueidad del casco en dicha zona.

c) Comprobar el apriete de los tornillos de fijación en el caso de arbotantes atornillados.

d) Comprobar el estado de la zona del casco y/o refuerzos sobre los que se fijen los arbotantes.

1.9 Cadenotes:

Siempre que haya lugar:

a) Comprobar que no existen signos de desgaste excesivo por roce, deformaciones, desalineamiento o corrosión excesiva.

b) Comprobar la estanqueidad de la cubierta en el caso de cadenotes pasantes a través de la misma.

c) Comprobar la integridad de la zona de casco o estructura donde éstos se hallen fijados o de los que sean parte integral.

d) Comprobar el correcto apriete de los tornillos de fijación en el caso de cadenotes atornillados.

1.10 Bañeras autoachicables (desagües):

Siempre que haya lugar:

a) Comprobar la existencia de los desagües especificados en el proyecto, verificando que se hallan libres de obstáculos que impidan fluir el agua libremente.

b) Comprobar que ningún desagüe queda bloqueado por suelos desmontables existentes u otros elementos.

1.11 Sistema antideslizante de cubierta:

Siempre que haya lugar:

a) Comprobar la existencia de un antideslizante eficaz de algún tipo en las zonas de trabajo.

b) Comprobar que no existe un grado de desgaste excesivo que le impida cumplir su cometido en condiciones normales.

1.12 Ventilación/extracción de cocina:

Siempre que haya lugar:

a) Comprobar la existencia de un sistema de ventilación en la cocina de acuerdo con lo especificado en el manual del propietario.
b) Comprobar el correcto funcionamiento de cualquier dispositivo de extracción existente, asegurándose que funciona y que su capacidad no está reducida por cualquier obstrucción.
c) Comprobar en el caso ventilaciones con mangerotes con cajas doradas que disponen de drenaje y que éste no está obstruido y funciona de forma adecuada.

1.13 Circuitos de gas de cocina (tuberías y racores):

Siempre que haya lugar:

a) Comprobar la correcta situación de la bombona de gas y existencia de las llaves de paso adecuadas.
b) Comprobar que no existen pérdidas bajo presión en todo el circuito.
c) Comprobar el estado de conservación adecuado de las conducciones, en especial en los extremos.
d) Comprobar el correcto montaje y apriete de las abrazaderas de acoplamiento de los conductores.
e) Comprobar el correcto funcionamiento de las válvulas en los aparatos consumidores de gas de la cocina.
f) Comprobar la correcta instalación y funcionamiento del detector de gases.
g) Comprobar que las embarcaciones con marcado disponen de detector de apagado de llama en los quemadores de cocina.

1.14 Gobierno, timón y mecha:

Siempre que haya lugar:

a) Comprobar que no existen desgastes en la mecha debidos a roces con los cojinetes, en especial en la parte inferior de la limera.
b) Comprobar el correcto estado y tensión de los guardines o ausencia de holguras de importancia en los sistemas mecánicos.
c) Comprobar el correcto estado del sector, sujeción del mismo a la mecha y anclajes de los guardines.
d) Comprobar el correcto estado de poleas de timonería y anclaje de las mismas.

1.15 Protección catódica:

Siempre que haya lugar:

a) Comprobar la existencia de los elementos de protección catódica indicados en los planos.
b) Comprobar la correcta instalación y funcionamiento de los ánodos, su correcta exposición (comprobar que no se hallan pintados) y el grado de desgaste.

1.16 Estado del casco (ósmosis, deslaminaciones, golpes, grietas, etc.):

Siempre que haya lugar:

a) Inspeccionar visualmente el casco fuera del agua comprobando su estado e integridad.
b) Cualquier golpe de importancia detectado en una orza, aunque este reparado deberá conllevar una inspección detallada de la unión orza-casco y de la estructura de soporte de la quilla en el interior del casco.
c) En todos los casos inspeccionar las zonas con apariencias de golpes o grietas, examinándose estas últimas desde el interior.
d) En cascos metálicos buscar signos de corrosión excesiva, en especial en las proximidades de herrajes o elementos fijados al mismo.
e) En cascos de madera se hacen comprobaciones similares verificando el estado general de la madera.
f) En cascos de materiales compuestos buscar signos de ósmosis en forma de burbujas o ampollas levantando, si se sospecha de su existencia, zonas de pintura hasta descubrir el gel coat, cuyo estado deberá verificarse.

g) En casos de gel coat dañado proceder a una comprobación del grado de humedad del laminado mediante el uso de equipo adecuado.

h) Comprobar la existencia de grietas para evaluar si se trata de grietas locales de pintura o gel coat o por el contrario daños del laminado. Las grietas detectadas en el exterior del casco deberán ir acompañadas de una inspección interior tanto del forro como de los refuerzos adyacentes.

i) Ante cualquier sospecha de delaminación en forros o refuerzos de materiales compuestos comprobar golpeando con un martillo de cabeza roma u objeto similar buscando cambios de sonido en la zona que delaten delaminaciones.

j) En el caso de que se detecten indicios que requieran una inspección más profunda se procederá a desmontar los elementos necesarios para llevar a cabo la misma.

1.17 Cámaras de flotabilidad:

Siempre que haya lugar:

a) Comprobar que las cámaras de flotabilidad no han sido modificadas para otro uso distinto del cometido de las mismas.

b) Comprobar el estado del material expandible de relleno.

c) Comprobar la estanqueidad de las cámaras de flotabilidad.

2. Maquinaria principal y auxiliar

2.1 Bombas de achique:

Siempre que haya lugar:

a) Inspeccionar ocularmente el/los local/es donde estén/n ubicada/s y su posición para comprobar que no existen anomalías de mantenimiento en cuanto al entorno de la bomba, como pueden ser exceso de corrosión, cables eléctricos en mal estado, tornillos de sujeción deteriorados, etc.

b) Inspeccionar su anclaje al polín o apoyo correspondiente, comprobando que no se producen vibraciones excesivas durante su uso normal.

c) Comprobar visualmente las tuberías de entrada/salida verificando su buen estado externo, y si fuera posible desempernado abrazaderas y comprobando el espesor de las tuberías en los alrededores de la bomba y su estado debido a posible corrosión.

d) Comprobar el estado de los cables eléctricos que dan alimentación al motor de la bomba y su estado de conservación.

e) En caso de motor no eléctrico comprobar el mecanismo de accionamiento acorde a los requerimientos del tipo de accionamiento al que se encuentre sometida la bomba.

f) Comprobar el correcto funcionamiento del equipo en sus dos modalidades: Manual y/o automática.

g) Inspeccionar el circuito de achique en las inmediaciones de la bomba observando que no se produzcan pérdidas.

h) Si fuera posible comprobar que el caudal y presión dados por la bomba cumple los requerimientos de proyecto.

i) Verificar que el nivel de aislamiento IP corresponde al proyectado para el equipo.

2.2 Tanques de combustible (aireación, niveles y bocas de llenado):

Siempre que haya lugar:

a) Comprobar el estado de corrosión y/o pintado del interior del tanque si fuera posible.

b) Comprobar el correcto estado de todas las tuberías, manguitos y posibles abrazaderas que tengan acceso al tanque (tuberías de llenado, vaciado, aireación, sonda), comprobando que ninguna de ellas tiene pérdidas y su estado de conservación es el adecuado.

c) Comprobar el correcto funcionamiento del sistema de aireación del tanque, verificando que se encuentra libre de cualquier posible obstrucción, no da lugar a pérdidas en caso de rebose, salvo por las zonas previstas para el caso, y que su salida al exterior es la especificada en el manual de propietario.

d) Comprobar el correcto funcionamiento del sistema niveles, tanto del sistema de medida de nivel manual como los teleniveles si los hubiera. Se verificará que se encuentra libre de cualquier posible obstrucción, no dando lugar a pérdidas a lo largo de su recorrido.

e) Comprobar las bocas de llenado verificando cumplan las normas en vigor en cuanto a dimensiones y funcionamiento y observando no se produzcan pérdidas durante la fase de llenado de tanques.

f) Comprobar el correcto funcionamiento de todas las válvulas del sistema de carga/descarga de combustible de los tanques, verificando su accionamiento y buen funcionamiento, acorde a los requerimientos del tipo de accionamiento al que se encuentre sometida las válvulas (manual y/o automático).

g) Comprobar la fijación de los tanques no estructurales verificando que no existe un desgase excesivo en las zonas de los elementos de fijación.

2.3 Ventilación del local del motor propulsor:

Siempre que haya lugar:

a) Comprobar el cumplimiento por parte de la ventilación de los requisitos en cuanto a instalación y dimensionamiento descritos en el manual del propietario.

b) Si la ventilación fuese del tipo forzada. Comprobar la integridad y el buen funcionamiento de los ventiladores.

c) Comprobar el estado de los filtros si los hubiera.

d) Comprobar mediante el uso de humo o cualquier otro tipo de material capaz de enrarecer la atmósfera del local el buen «tiro» de la instalación.

2.4 Válvulas de fondo.

Siempre que haya lugar:

a) Inspeccionar todas las tomas de mar que dispongan de válvula de fondo, comprobando que no existen anomalías de mantenimiento en cuanto a su entorno, como pueden ser exceso de corrosión o falta de rejillas protectoras donde fuera necesario.

b) Inspeccionar visualmente las tuberías de entrada/salida verificando su buen estado externo, y si fuera posible desempernado abrazaderas y comprobando de espesor de las tuberías en los alrededores de la válvula y su estado debido a posible corrosión.

c) Comprobar el estado de los cables eléctricos que dan alimentación al motor de accionamiento de la válvula si ésta fuese telemandada.

d) Comprobar el funcionamiento de la válvula en sus dos modalidades: Manual y/o automática.

e) Comprobar el buen asiento de la válvula, verificando que no hay circulación de líquido bajo carga.

f) Inspeccionar visualmente el estado de los manguitos, vigilando los posibles estrangulamientos y grietas de los mismos.

2.5 Circuito de refrigeración (manguitos y abrazaderas).

Siempre que haya lugar:

a) Comprobar el correcto buen funcionamiento de la bomba del circuito de refrigeración, verificando para ello su funcionamiento con el motor, si actuase por acción del motor, o independientemente en caso contrario.

b) Inspeccionar visualmente el local donde esté ubicado y de su posición para comprobar que no existen anomalías de mantenimiento en cuanto al entorno de la bomba.

c) Comprobar el anclaje al polín o apoyo correspondiente, verificando que no se producen vibraciones excesivas durante su uso normal.

d) Inspeccionar visualmente las tuberías de entrada/salida, verificando su buen estado externo y, si fuera posible, desempernado abrazaderas para comprobar el espesor de las tuberías en los alrededores de la bomba y su estado debido a posible corrosión.

e) Inspeccionar todas las tuberías, manguitos y abrazaderas del circuito de refrigeración, verificando la ausencia de fugas y/o microfugas.

2.6 Circuito de combustible (tuberías y racores).

Siempre que haya lugar:

a) Inspeccionar visualmente todo el sistema de tuberías y racores para comprobar que no existen anomalías de mantenimiento en cuanto al entorno que le rodea y su estado es bueno, ausencia de golpes, proximidad a focos de calor no contemplados en el manual del propietario.

b) Comprobar que el circuito no presenta fugas en ningún punto de su recorrido, en particular en la unión de tuberías y racores.

c) Comprobar el correcto funcionamiento de todas las válvulas que configuren el circuito de combustible.

d) Comprobar el buen asiento de la válvula, comprobando que no hay circulación de líquido, sometiendo el circuito a carga.

2.7 Escape de gases (conductos y pasantes).

Siempre que haya lugar:

a) Comprobar que los conductos y pasantes de gases de escape se encuentran en buen estado y siguen el esquema de trazado de su diseño original, no habiendo sufrido modificaciones substanciales en cuanto a su distribución que puedan poner en peligro la seguridad del buque.

b) Comprobar que tanto los conductos como los pasantes no tienen pérdidas, conduciendo los gases de escape hasta el punto de exhaustación.

c) Comprobar la correcta fijación de todos los elementos del sistema de escape, en especial silenciosos y colectores.

d) Comprobar el correcto funcionamiento de las válvulas antirretorno en las salidas a popa o costados.

2.8 Prensaestopa.

Siempre que haya lugar:

a) Comprobar que no se produce entrada de agua a través del prensaestopas.

b) Comprobar visualmente del buen estado de mantenimiento del sistema del prensaestopas y corrosiones de las zonas colindantes.

2.9 Anclaje de motores.

Siempre que haya lugar:

a) Comprobar el correcto apriete de los tornillos de fijación a los soportes.

b) Inspeccionar visualmente el buen estado de mantenimiento de los polines sobre los que se encuentra anclados el motor, comprobando la falta de corrosiones y/o deformaciones de las zonas colindantes así como señales de fatiga por vibraciones o desalineaciones. En especial se buscarán síntomas de deterioro debidos a cargas transmitidas en los apoyos del motor comprobando con especial cuidado aquellos puntos en que se den cambios acentuados de dimensiones, espesores, etc. En polines de materiales compuestos comprobar el estado de sus pegados a mamparos y fondo.

c) Comprobar de forma similar los anclajes de transmisiones montadas de forma separada al motor (caso de algunas transmisiones en «V»).

d) Si el motor va montado sobre soportes de tipo elástico comprobar que el estado de envejecimiento de los mismos es correcto.

e) Comprobar la ausencia de vibraciones excesivas debido al mal estado o apriete de los soportes del motor durante el funcionamiento normal del mismo.

f) En caso de motores fuera borda revisar la superficie de apriete de las fijaciones que no deberá estar dañada. Inspeccionar, asimismo, el espejo buscando grietas en las esquinas del receso en que se sitúa el motor.

2.10 Línea de ejes y eje de cola.

Siempre que haya lugar:

a) Comprobar el estado de toda la línea de ejes, incluyendo el eje de cola verificando que su estado es bueno, no presentando corrosión ni zonas de desgaste anormal.

b) Comprobar el estado de todos los elementos que compongan la línea de ejes, incluyendo chumaceras, acoplamientos elásticos, cierres de bocina.

c) En los acoplamientos comprobar el correcto estado de tornillos o pasadores de fijación y/o bloqueo.

d) Comprobar la alineación de la línea de ejes, verificando la estanqueidad de los cierres.

e) En caso de eje con camisa comprobar el buen estado de la misma.

f) Comprobar la integridad y estado de corrosión de la hélice, así como de su mecanismo de acoplamiento al eje.

g) En los casos en que haya lugar desmontar y comprobar el estado del eje de cola.

2.11 Comprobación del funcionamiento del equipo propulsor y auxiliares.

Siempre que haya lugar:

a) Comprobar el buen funcionamiento del equipo propulsor.

b) Para ello se deberá probar primeramente la fase de arranque, verificándose que dicho arranque puede efectuarse de todos los puntos previstos al efecto: In situ o a distancia desde el puente o cámara de control de cámara de máquinas.

c) Comprobar que los medios de arranque del motor principal cumplen con los requisitos especificados en el manual del propietario, número de posibles arrancadas, protecciones.

d) Comprobar los motores auxiliares de forma similar a los principales, prestando especial atención a las protecciones y seguridades en la fase de salida del equipo hacia la instalación eléctrica del buque.

e) Comprobar el correcto estado de las correas de transmisión externas que existan.

f) En el caso de que se detecten indicios que requieran una inspección más profunda se procederá a desmontar los elementos necesarios para llevar a cabo la misma.

g) Comprobar en motores fueraborda el bloqueo del motor cuando está embragado.

h) Comprobar el funcionamiento del extractor de gases de compartimento de motor.

i) Comprobar el estado de limpieza del compartimento del motor.

3. Palos y jarcia

3.1 Palos y crucetas:

Siempre que haya lugar:

a) Comprobar el estado general de los palos y crucetas verificando de forma especial los anclajes de herrajes en los mismos verificando su adecuada fijación.

b) En palos de aluminio comprobar que no existen puntos de corrosión importantes en la sujeción de los herrajes.

c) En palos de madera comprobar el estado del material en zonas de anclajes de importancia tales como estayes, burdas o crucetas.

d) En palos de materiales compuestos, en especial de fibra de carbono, comprobar que no existe un grado de corrosión excesivo en los herrajes instalados sobre él o sus elementos de fijación.

e) Comprobar que en los pasos por fogonaduras no existen desgastes localizados que pudieran poner en peligro la integridad de los palos.

f) Comprobar con especial cuidado los anclajes de la jarcia en los extremos de las crucetas.

g) En el caso de que se detecten indicios que requieran una inspección más profunda se procederá a desmontar los elementos necesarios para llevar a cabo la misma.

3.2 Pasadores de los tensores:

Siempre que haya lugar: comprobar la existencia de pasadores en todos los tensores y anclajes de elementos de la jarcia, asegurándose de que éstos se hallan bloqueados de forma adecuada.

3.3 Apretado de grilletes:

Siempre que haya lugar: comprobar que los grilletes tienen un apriete adecuado, verificándose que no existen deformaciones en los mismos debidos a ángulos o cargas de trabajo inadecuados.

3.4 Jarcia fija y de labor:

Siempre que haya lugar:

a) En jarcias de cable comprobar que no hay ningún hilo cortado.
b) En jarcias de varilla comprobar que los terminales no fuerzan flexión en los extremos de la misma, así como que no existen entallas.
c) En todos los casos comprobar su acoplamiento con los tensores o terminales.
d) En los elementos textiles de la jarcia comprobar que no existe un desgaste local excesivo, así como el correcto estado de costuras en los mismos. Asimismo, comprobar el estado de conservación general del material.

3.5 Anclajes diversos:

Siempre que haya lugar:

a) Comprobar en general todos los anclajes verificándose el correcto funcionamiento de sus dispositivos de cierre y bloqueo.
b) Comprobar del mismo modo que la posición de trabajo es adecuada al diseño del anclaje.

4. Instalación eléctrica

4.1 Baterías (caja estanca, aireación y desconector):

Siempre que haya lugar:

a) Comprobar visualmente el buen estado de las baterías, verificando que no presenten pérdidas de líquido ni sulfuraciones abundantes.
b) Comprobar que todas las conexiones de las baterías se encuentran en buen estado.
c) Comprobar bajo carga que las baterías dan su tensión nominal.
d) Comprobar la estanqueidad de la caja o local donde se encuentren las baterías, verificándose la correcta sujeción de las mismas.
e) Comprobar que el sistema de aireación de la caja o local donde se encuentren las baterías es suficiente y adecuado atendiendo al número de baterías alojadas, y que la salida de dicha aireación se produce a una zona donde no se puedan producir acumulación de gases.
f) Comprobar que las protecciones y seguridades en la fase de salida de las baterías hacia la instalación eléctrica del buque es la adecuada.
g) Comprobar la existencia de un desconector del sistema así como su buen funcionamiento.

4.2 Cableado, fusibles y empalmes:

Siempre que haya lugar:

a) Comprobar visualmente el buen estado del cableado eléctrico del buque, observando si en algún punto existen cables pelados, zonas de recalentamiento de cables, rigidizaciones por exceso de corriente, o cualquier otro defecto que haga prever posibles riesgos de cortocircuito o fallo de corriente eléctrica.
b) Si fuera conveniente, y en los casos que se considere necesario, comprobar la continuidad de los cables y su posible derivación a tierra si no debiera de estar conectado a ella.
c) Comprobar que ningún cable o paso de cables de tensión se encuentren en zonas donde esté previsto el almacenaje o paso sin las debidas protecciones de material inflamable o explosivo.
d) Comprobar el estado y que las características coincidan con las del proyecto de todos los fusibles que se consideren indispensables para el sistema de emergencia de la embarcación, así como todos aquellos que se requieran para el uso normal de la embarcación.

e) Comprobar los empalmes de cables, debiendo verificar que el tratamiento de dichos empalmes debe cumplir con los expuestos para cable completo, es decir, ningún empalme puede constituir discontinuidad o derivación del cable al que se encuentre asignado.

4.3 Enchufes estancos en cubierta:

Siempre que haya lugar:

a) Comprobar visualmente el buen estado de los enchufes estancos en cubierta.
b) Comprobar la estanqueidad de dichos enchufes.
c) Comprobar que todos ellos disponen de las protecciones y seguridades acorde a las funciones a desempeñar y a sus especificaciones de funcionamiento, en particular en lo referente al consumo de diseño.
d) Comprobar en ellos la llegada de la tensión nominal requerida para su servicio.

4.4 Puesta a tierra de aparatos:

Siempre que haya lugar:

a) Comprobar que todos los aparatos que dispongan de alimentación eléctrica se encuentran conectados a tierra, encontrándose dicha conexión en buen estado.
b) En concreto comprobar la puesta a tierra de electroválvulas, ventiladores, bombas, electrodomésticos, calentadores, etc.

4.5 Protección antiparásita de aparatos radioeléctricos:

Siempre que haya lugar:

a) Comprobar que todos los aparatos radioeléctricos de a bordo se encuentran debidamente protegidos antiparasitariamente, para ello se verá que no sufren interferencias entre ellos al estar conectados y en funcionamiento a la vez, ni con un consumo de corriente eléctrica nominal del buque por la proximidad de cables.
b) Comprobar que se han cumplido las recomendaciones del fabricante en este sentido.

5. Equipo de radiocomunicaciones

a) Comprobar que se cuenta con un equipo de comunicaciones en cumplimiento con el tipo de navegación autorizada para la embarcación.
b) Comprobar estado de la instalación.
c) Comprobar estado de las antenas y aislamiento.
d) Comprobar el correcto funcionamiento del equipo.
e) Comprobar que los equipos se encuentran homologados.
f) Comprobar el estado de las baterías y de otro medio de alimentación.
g) En caso de tener radiobaliza y/o respondedor de radar se deberá comprobar el estado de éstos, así como la caducidad de las baterías y zafas hidrostáticas.

6. Equipo de salvamento

a) Comprobar la existencia de los elementos de seguridad requeridos en función del tipo de navegación autorizada para la embarcación.
b) Comprobar el paso de las revisiones periódicas de los elementos que así lo requieran, tales como balsa de salvamento así como que aquellos elementos con fecha de caducidad están dentro de la legalidad.
c) Comprobar la correcta estiba de todo el equipo anterior.

7. Equipo de contraincendios

a) Comprobar el estado de carga de los extintores de contraincendios, así como su caducidad.
b) Comprobar el sistema fijo de contraincendios, así como su accionamiento manual y/o automático.
c) Comprobar el estado externo de los extintores, verificando la no existencia de picaduras y corrosiones.

d) Comprobar que la estiba o sujeción de los mismos es segura.
e) Comprobar el estado de mangueras de contraincendios.
f) Comprobar el funcionamiento de bombas de contraincendios.
g) Comprobar el funcionamiento de los dispositivos y detectores de contraincendios.

8. Material náutico

Comprobar el estado y operatividad de los elementos náuticos.

9. Luces de navegación

a) Comprobar que las luces de navegación responden al tipo de la embarcación, así como su navegación.
b) Comprobar el correcto funcionamiento de las mismas.
c) Comprobar el dispositivo de alarma de las luces en caso de fallo.

10. Equipo de fondeo

a) Comprobar el funcionamiento del molinete.
b) Comprobar el estado de la cadena comprobando posibles desgastes.
c) Comprobar el estado de la amarra, cadentes, etc., verificando que no existen trenzas o hilos cortados o desgastados.

Criterios para la definición de deficiencias graves en el reconocimiento de embarcaciones de recreo

Se considerarán deficiencias graves aquellas que puedan afectar a los siguientes aspectos:

a) Estanqueidad.
b) Deformaciones de importancia en el casco.
c) Ventilación no adecuada del local del motor propulsor.
d) No correcto funcionamiento del sistema de gobierno.
e) No correcto funcionamiento del motor principal o de sus auxiliares.
f) Deficiente funcionamiento del sistema de achique.
g) Deficiente funcionamiento de los equipos de radiocomunicaciones.
h) Equipos de salvamento incompleto o con fecha de caducidad vencida.
i) Incorrecto funcionamiento de las luces de situación.
j) Baterías deficientemente instaladas y con bajo nivel de carga.
k) Alto nivel de emisión de gases y de ruido.
l) Funcionamiento incorrecto del equipo náutico de navegación.
m) Equipo de contraincendios con deficiencias importantes como falta de extintores o con fecha de caducidad vencida, defectuoso funcionamiento de las bombas de contraincendios.

FORMULARIO DE INSPECCION.

Entidad inspectora:	**INFORME DE RECONOCIMENTO DE EMBARCACIONES DE RECREO**		**Nº:**
Clasificación:	**Marca y modelo:**		**Fecha de revisión:**
Matrícula:	**Nombre de la embarcación:**		**Fecha de caducidad:**

	DL	DG	
1.			**CASCO Y EQUIPO**
1.01			Nombre y matrícula
1.02			Manual del Propietario
1.03			Candeleros y Pasamanos
1.04			Pasacascos y pasamamparos
1.05			Válvulas de costado
1.06			Estanqueidad en aberturas de cubierta
1.07			Unión orza/casco
1.08			Unión arbotantes/casco
1.09			Cadenotes
1.10			Bañeras autoachicables (desagües)
1.11			Sistema antideslizante de cubierta
1.12			Ventilación/extracción de cocina
1.13			Circuito de gas de cocina (tuberías y racores)
1.14			Gobierno, timón y mecha
1.15			Protección catódica
1.16			Estado del casco (ósmosis, deslaminaciones, golpes, grietas, etc.)
1.17			Cámaras de flotabilidad.
2.			**MAQUINARIA PRINCIPAL Y AUXILIAR**
2.01			Bombas de achique
2.02			Tanques de combustible (aireación, niveles y bocas de llenado)
2.03			Ventilación del local del motor propulsor
2.04			Válvulas de fondo
2.05			Circuito de refrigeración (manguitos y abrazaderas)
2.06			Circuito de combustible (tuberías y racores)
2.07			Escape de gases (conductos y pasantes)
2.08			Prensaestopa
2.09			Anclaje de motores
2.10			Línea de ejes y eje de cola
2.11			Comprobación del funcionamiento del equipo propulsor y auxiliares
3.			**PALOS Y JARCIA**
3.01			Palos y crucetas
3.02			Pasadores de los tensores
3.03			Apretado de grilletes
3.04			Jarcia fija y de labor
3.05			Anclajes diversos
4.			**INSTALACIÓN ELÉCTRICA**
4.01			Baterías (caja estanca, aireación y desconectador)
4.02			Cableado, fusibles y empalmes
4.03			Enchufes estancos en cubierta
4.04			Puesta a tierra de aparatos
4.05			Protección antiparásita de aparatos radioeléctricos
5.			**EQUIPO DE RADIOCOMUNICACIONES**
6.			**EQUIPO DE SALVAMENTO**
7.			**EQUIPO DE CONTRAINCENDIOS**
8.			**MATERIAL NAUTICO**
9.			**LUCES DE NAVEGACION**
10.			**EQUIPO DE FONDEO**

Observaciones:	
Reconocimiento con deficiencias leves:	**Reconocimiento favorable:** **Firma de la entidad Inspectora:**
Reconocimiento desfavorable:	
Reconocimiento Negativo	
Enterado Propietario:	

ANEXO III

ANEXO III

MINISTERIO DE FOMENTO

INVENTARIO ADJUNTO AL CERTIFICADO DE NAVEGABILIDAD PARA EMBARCACIONES DE RECREO DE ESLORA MENOR DE 24 METROS.

El presente inventario irá siempre unido al Certificado de navegabilidad.

Datos de la embarcación:

Nombre			
Puerto de matrícula			
Lista y folio			
Marca y modelo			
Tipo			
Número de serie			
Material del casco			
Categoría de diseño		Categoría de navegación	
Eslora (m)	Manga(m)	Puntal(m)	
Arqueo(TRB)	Desplazamiento(Ton)	Carga máxima(kg)	
Potencia máxima(kW):			
Número máximo de personas permitido a bordo:			

EL JEFE DE LA INSPECCION MARITIMA DE

CERTIFICA:

1. Que el equipo exigido a la embarcación antedicha es el requerido para la categoría de navegación asignada, de acuerdo con la normativa vigente.

Expedido en: ....., a .....,de .....

EL JEFE DE LA INSPECCION MARITIMA

Sello o estampilla, según corresponda, de la autoridad expedidora.

INVENTARIO DE LA EMBARCACION:

1.- Maquinaria propulsora:

Motor nº	Marca: Tipo: Modelo:	Nº de serie: Combustible: Potencia(kW): Rpm:
Motor nº	Marca: Tipo: Modelo:	Nº de serie: Combustible: Potencia(kW): Rpm:
Motor nº	Marca: Tipo: Modelo:	Nº de serie: Combustible: Potencia(kW): Rpm:

2.- Grupos electrógenos:

Grupo nº	Marca: Tipo: Modelo:	Nº de serie: Potencia(kW): Rpm: Corriente V: Hz:
Grupo nº	Marca: Tipo: Modelo:	Nº de serie: Potencia(kW): Rpm: Corriente: V: Hz:
Bateria		

3.- Equipo de Contraincendios:

Bombas:	Electricas :	Manuales:	Acopladas:	
	Capacidad(l/h):			
Número de Mangueras:	Bocas de Contraincendios:			
Sistema fijo de contraincendios:				
Extintores: 21B	34B	55B	Otros:	
Detector incendios en cámara de máquinas:				
Baldes con rabiza:	Achicador:			

4.- Equipo de Salvamento:

Nº de Balsas	Marca/Modelo:	Nº de serie:	Capacidad
Número de Aros:	Con luz/Sin luz	Con Rabiza/Sin rabiza:	
Número de chalecos salvavidas:	Adultos:	Niños:	
Señales fumígenas flotantes:	Cohetes con paracaídas:	Bengalas de mano:	

5.- Luces de navegación:

Babor-Estribor:	Tope:	Fondeo:

6.- Equipo de fondeo:

Lineas de fondeo de	mts.	N° de anclas	de	kg.
Inflador	Bichero	Remo		

7.- Material Náutico:

Compás			Corredera		
Sextante			Cronómetro		
Código de Señales			Compás de puntas		
Transportador			Barómetro		
Regla de 40 cm			Prismáticos		
Cartas y libros náuticos			Bocina de niebla		
Campana o similar			Pabellón nacional		
Código de banderas			Linterna estanca		
Diario de navegación			Sonda a mano		
Espejo de señales			Reflector de radar		

8.- Equipo de Radio y Navegación:

Denominación	Marca	Modelo	Número de serie
VHF			
Navegación por satelite			
Radiobaliza			
Caducidad de la batería de la radiobaliza			

Notas:

1. Todos los equipos obligatorios y no obligatorios instalados a bordo, deberán ser homologados y su instalación deberá ser autorizada por la DGMM.
2. No se mantendrán a bordo equipos o elementos sobrepasada la fecha de su caducidad.
3. Los propietarios y/o usuarios de las embarcaciones de recreo son los responsables de que el material que se indica en este inventario esté a bordo, así como del mantenimiento en perfectas condiciones del estado de la embarcación y de sus equipos.

OBSERVACIONES:

§ 19

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

Ministerio de Transportes, Movilidad y Agenda Urbana
«BOE» núm. 119, de 19 de mayo de 2021
Última modificación: 20 de julio de 2022
Referencia: BOE-A-2021-8268

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

En este sentido, el artículo 263 del Texto Refundido de la Ley de Puertos del Estado y de la Marina Mercante atribuye al Ministerio de Transportes, Movilidad y Agenda Urbana las competencias en materia de ordenación general de la navegación marítima y de la flota civil, término este que engloba, según el propio Texto Refundido en su artículo 9.1, a los buques de recreo y deportivos nacionales. De esta manera, en el marco de la competencia de ordenación y ejecución de las inspecciones y los controles técnicos de todos los buques civiles españoles y de los extranjeros en casos autorizados por los acuerdos internacionales, se dictó 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, en orden a garantizar la seguridad de la vida humana en la mar.

El actual marco normativo que determina los requisitos de seguridad y de prevención de la contaminación de las embarcaciones de recreo se contiene en la Orden FOM/1144/2003, de 28 de abril, por la que se regulan los equipos de seguridad, salvamento, contra incendios, navegación y prevención de vertidos por aguas sucias, que deben llevar a bordo las embarcaciones de recreo. No obstante, desde su publicación hace ya más de 17 años, la evolución tecnológica de los equipos destinados a ser instalados en las embarcaciones de recreo y la reciente actualización normativa que sobre las embarcaciones de recreo y los equipos marinos ha emanado de la Unión Europea, aconseja una nueva regulación que aúne los factores y circunstancias que permitan un mejor desenvolvimiento del sector náutico de recreo.

De este modo, con este nuevo real decreto se pretende determinar el equipo de seguridad, en la esfera del salvamento, la navegación y la protección contraincendios, y de prevención de la contaminación del medio marino, particularmente por las aguas sucias, en las embarcaciones de recreo; así como las obligaciones de los propietarios y patrones y los requisitos que deben reunir dichos equipos, que, en su esencia, provienen de la normativa europea.

Entre las facetas novedosas de este real decreto, es de ver, de una parte, que su ámbito de aplicación se extiende a las embarcaciones de recreo extranjeras que naveguen por aguas bajo soberanía española, siempre y cuando los propietarios u otras personas que usen y disfruten esas embarcaciones tengan una vinculación auténtica con España; con la finalidad de evitar que las embarcaciones de recreo se abanderen en otros Estados de pabellón con requisitos de seguridad y prevención de la contaminación más laxos, lo que evidentemente supone un menoscabo en la política de la Marina Mercante antes enunciada.

Por otra parte, sobre el régimen sancionador, se introducen especificaciones y graduaciones al cuadro de infracciones y sanciones establecidas en el título IV del libro tercero del Texto Refundido de la Ley de Puertos del Estado y de la Marina Mercante, que, sin constituir nuevas infracciones, ni ser exhaustivas ni alterar la naturaleza de las que la Ley determina, contribuyen a la más correcta identificación de las conductas tipificadas y a la más precisa determinación de las sanciones correspondientes, todo ello con el objeto de facilitar la aplicación de dicho régimen en los aspectos regulados exclusivamente en este real decreto.

Por último, en las disposiciones finales, continuando con la línea marcada por el reciente Real Decreto 238/2019, de 5 de abril, por el que se establecen habilitaciones anejas a las titulaciones náuticas para el gobierno de las embarcaciones de recreo y se actualizan las medidas de seguridad en la utilización de las motos náuticas, se modifican de manera puntual dos reales decretos en el ámbito de la náutica de recreo, en la necesidad de ajustar aspectos que facilitan la actividad de recreo o deportiva.

El primero es el Real Decreto 259/2002, de 8 de marzo, por el que se actualizan las medidas de seguridad en la utilización de las motos náuticas, en el que se aclara la actividad de las empresas dedicadas al alquiler de las mismas, ciertos aspectos de seguridad en la utilización de las motos náuticas, incluidas las destinadas a actividades de auxilio y salvamento marítimo, y la validez de los títulos náutico-deportivos de patrón de moto náutica «A», «B» y «C».

Y el segundo es el Real Decreto 875/2014, de 10 de octubre, por el que se regulan las titulaciones náuticas para el gobierno de las embarcaciones de recreo, donde se perfila la definición de la licencia de navegación, se reconoce la actividad del socorrismo de playas desde las motos náuticas y se completa el listado de estados a cuyos ciudadanos se permitiría el gobierno de embarcaciones de recreo españolas con títulos expedidos en Suiza y Reino Unido, en este último caso debido a su retirada de la Unión Europea.

Por todo lo expuesto, este real decreto concuerda con los principios establecidos en el artículo 129 de la Ley 39/2015, de 1 de octubre, del Procedimiento Administrativo Común de las Administraciones Públicas. En primer lugar, se asumen los principios de necesidad y eficacia, ya que el real decreto contribuye al objetivo del interés general de garantizar la seguridad marítima mediante los equipos de seguridad y de prevención de la contaminación destinados a ser embarcados en las embarcaciones de recreo. Asimismo, el real decreto es coherente con el principio de proporcionalidad puesto que las obligaciones impuestas representan las imprescindibles para atender el objetivo enunciado. Además, atendiendo al principio de seguridad jurídica, este real decreto resulta coherente con el resto del ordenamiento jurídico que aborda las cuestiones de seguridad marítima, sustituyendo a otra norma reglamentaria de idéntica naturaleza pero con las novedades pertinentes que sostienen un marco jurídico estable y predecible para el sector de la náutica de recreo. Por otra parte, se atiene al principio de transparencia cuando se han identificado los motivos que justifican la elaboración de esta iniciativa reglamentaria ya sea por un mandato normativo ya sea por estado actual del sector de la náutica de recreo; también dentro de este principio, se ha ofrecido a los destinatarios de la norma la oportunidad de tener participación activa mediante el trámite de audiencia pública, del cual se han valorado efectivamente numerosas propuestas y observaciones que han tenido reflejo en el texto normativo. Finalmente, el

principio de eficiencia ha estado presente en la elaboración de este proyecto, ya que en su aplicación se ha analizado la reducción de varias de las cargas administrativas susceptibles de dirigirse a los destinatarios de la norma.

En el procedimiento de elaboración de este real decreto se han cumplido los trámites establecidos en la Ley 50/1997, de 27 de noviembre, del Gobierno, sobre la potestad reglamentaria.

Asimismo, esta disposición ha sido sometida al procedimiento previsto en la Directiva (UE) 2015/1535 del Parlamento Europeo y del Consejo, de 9 de septiembre, por la que se establece un procedimiento de información en materia de reglamentaciones técnicas y de reglas relativas a los servicios de la sociedad de la información, así como en el Real Decreto 1337/1999, de 31 de julio, por el que se regula la remisión de información en materia de normas y reglamentaciones técnicas y reglamentos relativos a los servicios de la sociedad de la información.

Este real decreto, que se dicta al amparo de las competencias exclusivas que atribuye al Estado el artículo 149.1.20.ª de la Constitución Española en materia de marina mercante, tiene su fundamento legal en la disposición final segunda del Texto Refundido de la Ley de Puertos del Estado y de la Marina Mercante y en el artículo 97 de la Ley 14/2014, de 24 de julio.

En su virtud, a propuesta del Ministro de Transportes, Movilidad y Agenda Urbana, de acuerdo con el Consejo de Estado, y previa deliberación del Consejo de Ministros en su reunión del día 18 de mayo de 2021,

DISPONGO:

CAPÍTULO I

Disposiciones generales

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.

3. Se entiende por eslora, a la eslora de casco medida de conformidad a lo dispuesto en el artículo 2.2 del 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.

Artículo 2. *Ámbito de aplicación.*

1. Este real decreto se aplicará a todas las embarcaciones de recreo que se hallen en alguna de las situaciones siguientes:

a) Estén matriculadas, inscritas o preinscritas en España.

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

c) Naveguen por las aguas interiores marítimas españolas o el mar territorial español, cualquiera que sea su Estado de pabellón, y que sean sus propietarios o tengan su uso y disfrute, personas físicas o jurídicas con residencia o domicilio social en España.

2. Quedan excluidos del ámbito de aplicación de este real decreto:

a) Los artefactos flotantes de recreo, entendiéndose por tales los siguientes:

1.º Piraguas, kayaks, canoas sin motor y otros artefactos flotantes sin propulsión mecánica.
2.º Patines con pedales o provistos de motor con potencia inferior a 3,5 kW.
3.º Motos náuticas.
4.º Tablas a vela.
5.º Tablas deslizantes con motor.
6.º Instalaciones flotantes fondeadas.
7.º Otros ingenios similares a los descritos en los puntos anteriores que se utilicen para el ocio.

b) Las embarcaciones de regatas que tengan sus propias normas de construcción y que estén destinadas exclusivamente a la competición.
c) Las embarcaciones experimentales siempre que no se comercialicen en el mercado de la Unión Europea.
d) Los sumergibles, batiscafos y submarinos.
e) Los vehículos con colchón de aire.
f) Los hidroplaneadores.
g) Las embarcaciones históricas originales y las reproducciones individuales de embarcaciones históricas diseñadas antes de 1950, reconstruidas esencialmente con los materiales originales y denominados así por el fabricante.
h) Las embarcaciones que presenten características de índole innovadora, cuando se vean imposibilitadas para llevar a bordo el equipo de seguridad y prevención de la contaminación prescrito en este real decreto.

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

1. Se distinguen las siguientes zonas de navegación:

a) Zona 1: Zona de navegación ilimitada.
b) Zona 2: Navegación en la zona comprendida entre la costa y la línea paralela a la misma trazada a 60 millas náuticas.
c) Zona 3: Navegación en la zona comprendida entre la costa y la línea paralela a la misma trazada a 25 millas náuticas.
d) Zona 4: Navegación en la zona comprendida entre la costa y la línea paralela a la misma trazada a 12 millas náuticas.
e) Zona 5: Navegación en la cual la embarcación no se aleje más de 5 millas de un abrigo o playa accesible.
f) Zona 6: Navegación en la cual la embarcación no se aleje más de 2 millas de un abrigo o playa accesible.
g) Zona 7: Navegación en aguas costeras protegidas, puertos, radas, rías, bahías abrigadas y aguas protegidas en general.

2. Se entiende por abrigo como un lugar en el que fácilmente puede refugiarse una embarcación y permitir la llegada a tierra de sus ocupantes.
3. Las embarcaciones de recreo con marcado CE estarán facultadas para navegar por las zonas de navegación correspondientes a su categoría de diseño, en función del equipo de seguridad y de prevención de la contaminación a bordo, de acuerdo con lo siguiente:

a) Categoría de diseño A: Zonas 1, 2, 3, 4, 5, 6 y 7.
b) Categoría de diseño B: Zonas 2, 3, 4, 5, 6 y 7.
c) Categoría de diseño C: Zonas 4, 5, 6 y 7.
d) Categoría de diseño D: Zona 7.

4. Las embarcaciones de recreo sin marcado CE estarán facultadas para navegar en su zona de navegación asignada, en función del equipo de seguridad y de prevención de la contaminación a bordo.
5. Las embarcaciones de recreo no navegarán en situaciones de olas y viento superiores a las de su diseño.

Artículo 4. *Obligaciones de los propietarios y patrones.*

Los propietarios de las embarcaciones de recreo o, en su caso, los patrones de las mismas, son responsables de mantener el estado de la embarcación y de su equipo de modo que se ajuste a lo dispuesto en este real decreto. A tal fin, sin perjuicio de otras obligaciones establecidas normativamente, se garantizará que:

1. La embarcación esté siempre en condiciones de hacerse a la mar sin peligro para las personas que pueda haber a bordo.
2. El número de personas a bordo no sea, en ningún caso, superior al número máximo de personas para la que esté autorizada la embarcación.

CAPÍTULO II

Equipos de salvamento

Artículo 5. *Certificación de los equipos de salvamento.*

Los equipos de salvamento estarán certificados de acuerdo con lo dispuesto en el Real Decreto 701/2016, de 23 de diciembre, por el que se regulan los requisitos que deben cumplir los equipos marinos destinados a ser embarcados en los buques, sin perjuicio de que se indiquen otras alternativas en los artículos siguientes.

Artículo 6. *Balsas salvavidas.*

1. Las embarcaciones de recreo que naveguen en zonas 1, 2 o 3 deberán llevar una o varias balsas salvavidas con capacidad para el total de las personas a bordo.
2. Las balsas salvavidas podrán ser conformes con la norma técnica ISO 9650 u otra normativa equivalente, siempre que sean homologadas por la Dirección General de la Marina Mercante.
3. Las balsas salvavidas serán revisadas:

a) De acuerdo con las recomendaciones, procedimientos e instrucciones de los fabricantes, sin perjuicio de lo dispuesto para las revisiones por la normativa y las normas técnicas nacionales e internacionales que les sean de aplicación. No obstante, los intervalos de revisión de las balsas, instaladas en embarcaciones de recreo que desarrollen una actividad con fines comerciales o lucrativos, no podrán ser superiores a los 24 meses.
b) En estaciones de servicio autorizadas conforme al proceso de aprobación de las recomendaciones de la Organización Marítima Internacional, que sean competentes para efectuar las operaciones de mantenimiento, tengan instalaciones de servicio apropiadas y utilicen solo personal debidamente capacitado.

Artículo 7. *Chalecos salvavidas.*

1. Las embarcaciones de recreo deberán llevar como mínimo un chaleco salvavidas por persona a bordo, los cuales se completarán con una luz para chaleco salvavidas. No obstante, en las embarcaciones de recreo que naveguen en zonas 4, 5, 6 o 7, que realicen exclusivamente navegaciones diurnas, se podrá prescindir de la luz.
2. Las embarcaciones de recreo que naveguen en zona 1 deberán llevar un chaleco salvavidas adicional.
3. Se proveerán chalecos salvavidas para todos los niños y bebés a bordo, adecuados a su peso y tamaño.
4. Los chalecos salvavidas inflables serán revisados:

a) De acuerdo con las recomendaciones, procedimientos e instrucciones de los fabricantes, sin perjuicio de lo dispuesto para las revisiones por la normativa y las normas técnicas nacionales e internacionales que les sean de aplicación.
b) En estaciones de servicio, autorizadas conforme al proceso que proceda, que sean competentes para efectuar las operaciones de revisión, tengan instalaciones de servicio apropiadas y utilicen solo personal debidamente capacitado.

5. Los chalecos salvavidas podrán ser certificados de acuerdo con el Reglamento (UE) 2016/425 del Parlamento Europeo y del Consejo, de 9 de marzo de 2016, relativo a los equipos de protección individual y por el que se deroga la Directiva 89/686/CEE del Consejo. La flotabilidad mínima que deben tener estos chalecos se detalla en la siguiente tabla:

	Zona 1	Zonas 2 3 4	Zonas 5 6 7
Flotabilidad mínima.	275 N	150 N	100 N

Artículo 8. *Aros salvavidas.*

Las embarcaciones de recreo que naveguen en zonas 1, 2, 3 o 4 deberán llevar un aro salvavidas con luz y rabiza. Además, en zona 1 se deberá llevar un aro salvavidas adicional, que no necesitará ni luz ni rabiza.

Artículo 9. *Señales de socorro.*

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

Clase de señal	Zona 1	Zonas 2 3	Zona 4	Zonas 5 6
Bengalas de mano.	6	6	3	3
Cohetes con luz roja y paracaídas.	6	6	3	-
Señales fumígenas flotantes.	2	1	-	-

CAPÍTULO III

Equipos de navegación

Artículo 10. *Luces, marcas y señales acústicas.*

1. Las embarcaciones de recreo irán provistas de las luces, marcas y el equipo para señales acústicas exigidos por las partes C y D del Convenio sobre el Reglamento internacional para prevenir los abordajes, 1972, enmendado.

2. Las luces de navegación deberán estar certificadas de acuerdo con lo establecido en el Real Decreto 701/2016, de 23 de diciembre, o aprobadas por cualquier Estado miembro de la Unión Europea.

3. Las embarcaciones de recreo que naveguen en zonas 4, 5, 6 o 7, que realicen exclusivamente navegaciones diurnas, podrán llevar, si su eslora total es menor de 12 metros, luces no certificadas u homologadas, siempre que tengan una visibilidad mínima de 1 milla náutica. Si su eslora total es menor de 7 metros, se podrá prescindir de las luces de navegación, llevando, en su defecto, una linterna eléctrica de luz blanca.

4. Las embarcaciones de recreo irán dotadas con una bocina de niebla a presión manual o accionada por gas en recipiente a presión. En este último caso, se dispondrá de una membrana y un recipiente de gas como respetos. Las embarcaciones de recreo de eslora total igual o superior a 20 metros irán dotadas adicionalmente con una campana de al menos 200 mm de diámetro.

Artículo 11. *Líneas de fondeo.*

1. Las embarcaciones de recreo deberán disponer de una línea de fondeo cuya longitud no podrá ser inferior a cinco veces la eslora de la embarcación.

2. La longitud del tramo de cadena será como mínimo igual a la eslora de la embarcación, excepto en las embarcaciones de recreo menores o iguales de 6 metros de eslora, en las que la línea de fondeo puede estar constituida enteramente por estacha.

3. No se utilizarán cadenas ni estachas empalmadas sin grillete.

4. El peso mínimo del ancla y los diámetros mínimos de la cadena y la estacha, que cada embarcación deberá llevar en función de su eslora, se indican en la siguiente tabla:

Eslora – (m)*	Peso del ancla – (kg)	Diámetro de cadena – (mm)	Diámetro de estacha – (mm)
L <= 3	3,5	6	10
L = 5	6	6	10
L = 7	10	6	10
L = 9	14	8	12
L = 12	20	8	12
L = 15	33	10	14
L = 18	46	10	14
L = 21	58	12	16
L = 24	75	12	16

* Para esloras intermedias a las indicadas en la tabla se interpolarán los valores del peso del ancla y de los diámetros de la cadena y estacha.

5. Las cadenas deben ser de acero galvanizado o material equivalente, con el diámetro indicado en la tabla y medido de acuerdo con la norma técnica UNE-EN 24565:1992 (Embarcaciones menores. Cadenas de ancla).

6. El diámetro de la estacha indicado en la tabla se refiere a estachas de nylon; en todo caso, su carga de rotura será mayor que la de la cadena.

7. El peso de las anclas indicado en la tabla se asocia a anclas de alto poder de agarre –con una tolerancia del 10 %–, por lo que el peso de otros tipos de anclas debe aumentarse en un tercio. El peso del ancla podrá distribuirse en dos anclas, siendo el peso del ancla principal no inferior al 75 % del peso total.

Artículo 12. *Material náutico.*

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

Material	Zonas de Navegación				Requisitos
	1	2	3 4	5 6 7	
Compás*.	1	1	1	–	2.a)
Sextante.	1	–	–	–	2.b)
Cronómetro.	1	–	–	–	
Cartas náuticas*.	1	1	1	–	2.c)
Publicaciones náuticas*.	1	1	1	–	2.d)
Prismáticos*.	1	1	1	–	
Barómetro.	1	1	–	–	
Pabellón nacional.	1	1	1	1	
Juego de banderas.	1	1	–	–	2.e)
Linterna estanca.	1	1	1	1	2.f)
Diario de navegación.	1	–	–	–	
Reflector de radar.	1	1	1	1	2.g)
Tabla de señales de salvamento.	1	1	1	1	2.h)
Tabla de banderas de señales.	1	1	1	1	2.i)

* Las embarcaciones de recreo, con un espacio habitable cerrado destinado al gobierno de la embarcación o a la navegación, y con categoría de diseño A o B, deberán disponer de compás, cartas náuticas, publicaciones náuticas y prismáticos, incluso cuando naveguen exclusivamente en las zonas 5, 6 o 7.

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

a) Compás. El compás deberá ser certificado de acuerdo con lo establecido en el Real Decreto 701/2016, de 23 de diciembre, siendo válidos los compases certificados para botes salvavidas o botes de rescate. En zonas 1 o 2 se deberá llevar iluminación y un compás de marcaciones, exigiéndose, además, que exista a bordo una tablilla de desvíos que deberá revisarse cada cinco años.

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

c) Cartas náuticas. Se llevarán las cartas actualizadas que cubran los mares por los que se navegue y los portulanos de los puertos que se utilicen, así como los útiles necesarios para su uso.

d) Publicaciones náuticas. Son obligatorios el Derrotero y el Libro de faros y señales de niebla, actualizados de la zona en que navegue, y el Anuario de Mareas del año en curso,

excepto en el Mediterráneo. Además, en zonas 2 y 3, el Libro de radioseñales actualizado y, en zona 1, el Manual para uso de los servicios móvil marítimo y móvil marítimo por satélite, el Nomenclátor de las estaciones costeras y de las estaciones que efectúan servicios especiales (Lista IV) y el Código Internacional de Señales, actualizados.

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

f) Linterna estanca. Se dispondrá de un juego de baterías de respeto. Esta linterna servirá para dar cumplimiento a lo dispuesto en el artículo 10.3, siempre y cuando disponga de luz blanca.

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

h) Tabla de señales de salvamento del Código Internacional de Señales. Si se montan equipos radioeléctricos.

i) Tabla de banderas de señales del Código Internacional de Señales. Si se montan equipos radioeléctricos.

Artículo 13. *Material diverso.*

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

a) Medios de emergencia para el gobierno en embarcaciones de vela o de un solo motor si el gobierno es a distancia, excepto si el motor es fueraborda o de transmisión en z.

b) Un mínimo de dos estachas de amarre de longitud y resistencia adecuadas a la eslora de la embarcación.

c) Un bichero.

d) En las embarcaciones neumáticas rígidas y semirrígidas, un inflador y un juego de reparación de pinchazos.

2. Botiquín y Guía sanitaria a bordo.

a) Las embarcaciones de recreo con tripulación profesional deberán cumplir con el Real Decreto 258/1999, de 12 de febrero, por el que se establecen condiciones mínimas sobre la protección de la salud y la asistencia médica de los trabajadores del mar. Asimismo, la revisión de los botiquines que se llevan a bordo se efectuará de conformidad con la Orden PRE/3598/2003, de 18 de diciembre, por la que se desarrolla el Real Decreto 258/1999, de 12 de febrero, en materia de revisión de los botiquines de los que han de ir provistos los buques.

b) Las embarcaciones de recreo sin tripulación profesional que naveguen en zonas 1, 2, 3 o 4 deberán contar con un botiquín cuyo contenido en medicamentos y material médico sea idéntico al tipo Balsas de Salvamento que figura en el anexo II del Real Decreto 258/1999, de 12 de febrero.

c) Las embarcaciones de recreo que cuenten con botiquín deberán llevar la Guía sanitaria a bordo.

CAPÍTULO IV

Equipos de seguridad contraincendios y medios de achique

Artículo 14. *Clasificación de combustibles.*

A los efectos de lo previsto en este real decreto, los combustibles utilizados a bordo de las embarcaciones de recreo se clasifican en:

1. Grupo 1.º: combustibles líquidos cuyo punto de inflamación sea inferior a 55 ºC (combustible hidrocarburado que es líquido a la presión atmosférica y se usa en motores de ignición por chispa).

2. Grupo 2.º: combustibles líquidos cuyo punto de inflamación sea igual o superior a 55 ºC (combustible hidrocarburado que es líquido a la presión atmosférica y se usa en motores de ignición por compresión).

3. Gas licuado del petróleo (GLP): uno o más hidrocarburos ligeros clasificados según los números ONU 1011, ONU 1075, ONU 1965, ONU 1969 u ONU 1978 únicamente, y que

se compone principalmente de propano, propeno, butano, isómeros de butano, buteno con trazas de otros hidrocarburos gaseosos.

Artículo 15. *Extintores portátiles.*

1. Sin perjuicio de lo dispuesto para embarcaciones que desarrollen una actividad con fines comerciales y lucrativos, las embarcaciones de recreo con marcado CE deberán llevar los extintores portátiles definidos por el fabricante en el manual de instrucciones de la embarcación. En su defecto, llevarán los extintores portátiles prescritos en los apartados 3 y 4.

El manual de instrucciones de la embarcación podrá ser requerido por las autoridades competentes para verificar que los extintores a bordo se ajustan a lo que figura en su contenido. En caso de no encontrarse el manual a bordo, los propietarios de las embarcaciones o, en su caso, los patrones de las mismas, dispondrán de un plazo de diez días, contados a partir del requerimiento, para justificar ante dichas autoridades la existencia a bordo de los extintores previstos en el manual. Esta disposición será también de aplicación a los sistemas fijos de extinción de incendios prescritos en el artículo 16.1.

2. Las embarcaciones de recreo sin marcado CE y todas las que desarrollen una actividad con fines comerciales o lucrativos deberán llevar como mínimo los extintores portátiles prescritos en este artículo, en función de su eslora y de su instalación propulsora.

3. En función de la eslora de la embarcación se deberá llevar el siguiente número de extintores portátiles:

L (m)	Número y tipo (eficacia mínima)
L < 10 y espacio habitable cerrado	1, tipo 34 B
10 <= L < 15	1, tipo 34 B
15 <= L < 20	2, tipo 34 B
20 <= L <= 24	3, tipo 34 B

En las embarcaciones de recreo con fines comerciales o lucrativos y L >= 10 m, se llevará un extintor más de los indicados en la tabla.

4. En función de la instalación propulsora de la embarcación se deberá llevar el número de extintores portátiles indicados en la siguiente tabla o, si se dispone de una instalación fija de extinción de incendios que cumpla con lo indicado en el artículo 16, un extintor portátil de eficacia mínima 34 B situado en las proximidades del compartimento del motor:

Potencia instalada* P (kW)	Número y tipo (eficacia mínima)**
P <= 25	1, tipo 34 B (no requerido en motorización fueraborda).
25 < P <= 220	1, tipo 34 B.
P > 220	Extintores portátiles con una capacidad total B = P × 0,3***.

* En caso de motores interiores (motores no fueraborda), el cálculo se hará por cada compartimento de motores.

** Si la eslora es menor de 10 metros, estos extintores servirán para cumplir lo exigido en función de la eslora.

*** Ejemplo: para un motor fueraborda de 1 x 250 kW la capacidad requerida es de 250 × 0,3 = 75 B, lo que corresponde a 3 extintores de tipo 34 B.

5. Los extintores portátiles prescritos en los apartados 3 y 4 contendrán al menos 2 kilogramos de agente extintor (polvo seco o cantidad equivalente de otro agente extintor), estarán colocados en lugares de fácil acceso y uno de ellos se encontrará en una posición tal que se pueda alcanzar sin dificultades desde el puesto principal de gobierno de la embarcación de recreo.

6. Cuando la embarcación de recreo disponga de una instalación eléctrica de más de 50 voltios o sea de propulsión eléctrica, al menos uno de los extintores portátiles prescritos en los apartados 3 y 4 será adecuado para fuegos con presencia de electricidad.

7. Cuando la embarcación de recreo disponga de motores que utilicen GLP como combustible, al menos uno de los extintores portátiles prescritos en los apartados 3 y 4 será adecuado para los fuegos de gases, según la clasificación realizada en el anexo I, sección

1.ª, apartado 4.5, del Reglamento de instalaciones de protección contra incendios, aprobado por el Real Decreto 513/2017, de 22 de mayo.

8. Todos los extintores deberán ser certificados de acuerdo con el Real Decreto 701/2016, de 23 de diciembre, siendo válidos los extintores certificados para botes salvavidas o botes de rescate.

9. Todos los extintores estarán sometidos a las revisiones establecidas en el artículo 21 del Reglamento de instalaciones de protección contra incendios.

Artículo 16. *Sistemas fijos de extinción de incendios.*

1. Sin perjuicio de lo dispuesto para embarcaciones que desarrollen una actividad con fines comerciales y lucrativos, las embarcaciones de recreo con marcado CE deberán llevar el sistema fijo de extinción de incendios definido por el fabricante en el manual de instrucciones de la embarcación. En su defecto, cumplirán con lo dispuesto en los apartados 2 y 3.

2. Las embarcaciones de recreo sin marcado CE y todas las que desarrollen una actividad con fines comerciales o lucrativos, que lleven motores que utilicen combustible clasificado del grupo 1.º o GLP deberán estar provistas de un sistema fijo de extinción de incendios en el compartimento del motor, que evite la necesidad de abrir el compartimento en caso de incendio. Cuando los motores estén situados en un encajonamiento por encima de la cubierta de la embarcación, se podrá disponer, como alternativa, de extintores portátiles para aberturas de incendios, de un tipo y tamaño adecuados para el volumen del encajonamiento o del espacio de máquinas.

3. Los equipos prescritos en el apartado anterior cumplirán con los requisitos establecidos en la norma técnica UNE-EN ISO 9094:2017 (Pequeñas embarcaciones. Protección contra incendios), o, en su caso, la norma técnica armonizada que la sustituya.

4. Todos los sistemas fijos de extinción de incendios estarán sometidos a las revisiones establecidas en el artículo 21 del Reglamento de instalaciones de protección contra incendios.

Artículo 17. *Sistemas de detección de gases.*

1. Las embarcaciones de recreo que tengan instalaciones de gas combustible, total o parcialmente en el interior del casco, deberán llevar sistemas de detección de gases que accionarán automáticamente una alarma con señal luminosa y sonora.

2. Para embarcaciones de recreo con motores que utilicen combustible GLP, el sistema de detección de gas a instalar en el compartimento interior de cada motor y de cada espacio de almacenamiento de combustible cumplirá con los requisitos recogidos en la norma técnica UNE-EN 15609:2012 (Equipos y accesorios para GLP. Sistemas de propulsión de GLP para barcos, yates y otras embarcaciones), o, en su caso, la norma técnica armonizada que la sustituya.

Artículo 18. *Sistemas de ventilación.*

1. Lo dispuesto en este artículo no será de aplicación a las embarcaciones de recreo con marcado CE.

2. Los compartimentos interiores de las embarcaciones de recreo que dispongan de motores o depósitos de almacenamiento, en que se utilicen combustibles del grupo 1.º, deberán disponer de un sistema de ventilación conforme con la norma técnica UNE-EN ISO 11105:2020 (Pequeñas embarcaciones. Ventilación de las salas de motores de gasolina y/o de los compartimentos para los depósitos de gasolina), o, en su caso, la norma técnica armonizada que la sustituya. En los compartimentos de motores con arranque eléctrico, la ventilación será forzada.

3. Los compartimentos interiores de las embarcaciones de recreo que dispongan de motores o depósitos de almacenamiento, en que se utilice combustible GLP, deberán disponer de un sistema de ventilación forzada conforme a la norma técnica UNE-EN 15609:2012 (Equipos y accesorios para GLP. Sistemas de propulsión de GLP para barcos, yates y otras embarcaciones), o, en su caso, la norma técnica armonizada que la sustituya.

4. En los casos descritos en los apartados anteriores, junto al dispositivo de arranque de los motores, habrá una placa o etiqueta visible en un idioma inteligible, que recuerde la necesidad de ventilar durante 4 minutos el compartimento interior antes de arrancar los motores.

5. Los compartimentos de las baterías de acumuladores de las embarcaciones de recreo que dispongan de un sistema de propulsión eléctrica deberán estar ventilados conforme a la norma técnica UNE-EN ISO 16315:2016 (Pequeñas embarcaciones. Sistema de propulsión eléctrica), o, en su caso, la norma técnica armonizada que la sustituya.

Artículo 19. *Depósitos de combustible.*

1. Lo dispuesto en este artículo no será de aplicación a las embarcaciones de recreo con marcado CE.

2. Los depósitos de almacenamiento de combustibles del grupo 1º no formarán parte del casco de la embarcación de recreo y deberán estar protegidos contra el riesgo de incendio de cualquier motor o de cualquier otra fuente de inflamación.

Artículo 20. *Medios de achique.*

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

a) En zonas 1, 2 o 3, una bomba accionada por el motor principal u otra fuente de energía, una bomba de accionamiento manual y dos baldes con capacidad mínima de 5 litros.

b) En zonas 4, 5 o 6, una bomba manual o eléctrica y un balde con capacidad mínima de 5 litros.

c) En zona 7, una bomba manual o eléctrica. Si la embarcación tiene L <= 6 m con cámaras de flotabilidad, un achicador con capacidad mínima de 2 litros.

d) Los veleros que se encuentren navegando en zonas 1, 2, 3, 4, 5 o 6, al menos una bomba será manual y fija, operable desde la bañera con todas las escotillas y accesos al interior cerrados.

e) En las embarcaciones con compartimentos de sentina separados, medios de bombeo similares.

2. La capacidad de las bombas no debe ser menor de (a una presión de 10 kPa):

a) 10 Litros por minuto para L <= 6 m.
b) 15 Litros por minuto para 6 < L < 12 m.
c) 30 Litros por minuto para L >= 12 m.

En las bombas manuales, la capacidad debe alcanzarse con 45 emboladas por minuto.

3. Las bombas que se encuentren en espacios cerrados, que contengan motores o depósitos de combustible del grupo 1.º o GLP, deberán cumplir con la norma técnica UNE-EN ISO 8849:2019 (Pequeñas embarcaciones. Bombas de sentinas eléctricas de corriente continua), o, en su caso, la norma técnica armonizada que la sustituya.

CAPÍTULO V

Prevención de la contaminación

Artículo 21. *Prevención de la contaminación por hidrocarburos, por las basuras y atmosférica.*

Las embarcaciones de recreo cumplirán con las prescripciones de los anexos I, V y VI del Convenio Internacional para prevenir la contaminación por los buques, 1973 (MARPOL), que les sean de aplicación, junto con las demás normas europeas o nacionales que regulen las mismas materias.

Artículo 22. *Prevención de la contaminación por las aguas sucias.*

1. Lo dispuesto en este artículo no será de aplicación a las embarcaciones de recreo con marcado CE.

2. Las embarcaciones de recreo estarán construidas y dotadas de modo que se eviten descargas accidentales de aguas sucias.

3. Las embarcaciones de recreo dotadas de inodoros deberán estar provistas de uno de los siguientes equipos:

a) Sistema de retención de las aguas sucias generadas durante su permanencia en espacios en los cuales existan limitaciones de descargas de este tipo de aguas, y con la capacidad suficiente para retener todas las aguas sucias, habida cuenta de la duración de la navegación, el número de personas a bordo y otros factores pertinentes. Los sistemas de retención, incluidos los depósitos de retención móviles, que cumplan con la norma técnica UNE-EN ISO 8099-1:2018 (Embarcaciones de recreo. Circuitos de aguas negras. Parte 1: Retención de aguas negras), o, en su caso, la norma técnica armonizada que la sustituya, presuponen su conformidad con las disposiciones de este real decreto.

b) Instalación de tratamiento de aguas sucias, siempre que sea:

1.º Certificada de acuerdo con lo establecido en el Real Decreto 701/2016, de 23 de diciembre.

2.º Aprobada u homologada por la Administración Marítima española, conforme a una norma técnica internacional.

3.º Aceptada, en su caso, por la Administración Marítima española después de haber sido aprobada u homologada por las Administraciones de otros Estados.

c) Sistema para desmenuzar y desinfectar las aguas sucias dotado de medios que permitan almacenarlas temporalmente, siempre que sea aprobado u homologado por la Administración Marítima española.

4. La embarcación que disponga de depósitos de retención fijos estará provista de una conexión universal a tierra que permita acoplar el conducto de las instalaciones de recepción con el conducto de descarga de la embarcación. Asimismo, si la embarcación esta provista de conductos destinados a la descarga al mar que atraviesen el casco, estos dispondrán de válvulas que puedan cerrarse herméticamente para prevenir su apertura inadvertida o intencionada, tales como precintos o dispositivos mecánicos.

Artículo 23. *Descarga de aguas sucias.*

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

a) Que la embarcación efectúe la descarga a una distancia superior a 3 millas náuticas de la tierra más próxima, entendida esta como la línea de base a partir de la cual se establece el mar territorial, si las aguas sucias han sido previamente desmenuzadas y desinfectadas mediante un sistema que cumpla las prescripciones del artículo 22.3.c), o a una distancia superior a 12 millas náuticas de la tierra más próxima si no han sido previamente desmenuzadas ni desinfectadas. Las aguas sucias que hayan estado almacenadas en los sistemas de retención no se descargarán instantáneamente, sino a un régimen moderado, hallándose la embarcación en ruta navegando a velocidad no inferior a 4 nudos.

b) Que la embarcación efectúe la descarga fuera de zona 7, utilizando una instalación de tratamiento de aguas sucias con unos requisitos de rendimiento iguales o superiores a los mínimos exigidos por el Reglamento de Ejecución (UE) 2020/1170 de la Comisión, de 16 de julio de 2020, relativo a los requisitos de diseño, construcción y rendimiento y a las normas de ensayo para los equipos marinos, y por el que se deroga el Reglamento de Ejecución (UE) 2019/1397, y que, además, el efluente no produzca sólidos flotantes visibles ni ocasione coloración en las aguas circundantes.

2. Cuando las aguas sucias estén mezcladas con residuos o aguas residuales a los que se apliquen otras disposiciones normativas para su descarga, se cumplirán las prescripciones de dichas disposiciones además de las de este real decreto.

3. Lo indicado en los apartados anteriores no será de aplicación:

a) A la descarga de las aguas sucias de una embarcación cuando sea necesaria para garantizar la seguridad de la embarcación y de las personas que lleve a bordo o para salvar vidas en el mar.

b) A la descarga de aguas sucias resultantes de averías sufridas por una embarcación o su equipo, siempre que antes y después de producirse la avería se hayan tomado todas las precauciones razonables para prevenir o reducir al mínimo tal descarga.

CAPÍTULO VI

Infracciones y sanciones

Artículo 24. *Infracciones.*

1. Constituyen infracciones administrativas en el ámbito de la Marina Mercante las acciones u omisiones tipificadas en el capítulo I del título IV del libro tercero del Texto Refundido de la Ley de Puertos del Estado y de la Marina Mercante, aprobado por el Real Decreto Legislativo 2/2011, de 5 de septiembre.

2. El cuadro de infracciones establecidas en el Texto Refundido de la Ley de Puertos del Estado y de la Marina Mercante se completa con las especificaciones siguientes:

a) De conformidad con el artículo 307.2.b) del Texto Refundido de la Ley de Puertos del Estado y de la Marina Mercante, constituyen infracciones administrativas graves no disponer de, o no cumplir su función, los siguientes equipos reglamentarios, cuando fuera obligatoria su tenencia a bordo de la embarcación de recreo:

1.º Balsas salvavidas.
2.º Chalecos salvavidas y luces.
3.º Aros salvavidas, luces y rabizas.
4.º Bengalas de mano, cohetes con luz y paracaídas y señales fumígenas flotantes.
5.º Luces de navegación y marcas.
6.º Equipo para señales acústicas y respetos.
7.º Líneas de fondeo.
8.º Compás, iluminación y compás de marcaciones.
9.º Sextante y tablas para la navegación astronómica.
10.º Cronómetro.
11.º Cartas náuticas.
12.º Útiles para el uso de cartas náuticas.
13.º Publicaciones náuticas.
14.º Prismáticos.
15.º Barómetro.
16.º Pabellón nacional.
17.º Juego de banderas.
18.º Linterna estanca, siempre que no sirva para dar cumplimiento a lo dispuesto en el artículo 10.3, y baterías de respeto.
19.º Reflector de radar.
20.º Tabla de señales de salvamento.
21.º Tabla de banderas de señales.
22.º Medios de emergencia para el gobierno.
23.º Estachas de amarre.
24.º Bichero.
25.º Inflador.
26.º Juego de reparación de pinchazos.
27.º Botiquín.
28.º Guía sanitaria a bordo.
29.º Extintores portátiles.

30.º Sistemas fijos de extinción de incendios.
31.º Sistemas de detección de gases.
32.º Sistemas de ventilación.
33.º Placa o etiqueta que recuerde la necesidad de ventilar durante 4 minutos el compartimento interior antes de arrancar los motores.
34.º Bombas de achique.
35.º Baldes.
36.º Achicador.

b) De conformidad con el artículo 307.2.k) del Texto Refundido de la Ley de Puertos del Estado y de la Marina Mercante, constituyen infracciones administrativas graves tener sobrepasada la fecha de revisión o caducidad de los siguientes equipos reglamentarios, cuando fuera obligatoria su tenencia a bordo de la embarcación de recreo:

1.º Balsas salvavidas.
2.º Chalecos salvavidas inflables.
3.º Bengalas de mano, cohetes con luz y paracaídas y señales fumígenas flotantes.
4.º Botiquín.
5.º Extintores portátiles.
6.º Sistemas fijos de extinción de incendios.

c) De conformidad con el artículo 307.3.c) del Texto Refundido de la Ley de Puertos del Estado y de la Marina Mercante, constituyen infracciones administrativas graves no disponer de, o no cumplir su función, los siguientes documentos reglamentarios, cuando fuera obligatoria su tenencia a bordo de la embarcación de recreo:

1.º Tablilla de desvíos.
2.º Diario de navegación.

d) De conformidad con el artículo 307.3.ñ) del Texto Refundido de la Ley de Puertos del Estado y de la Marina Mercante, constituye infracción administrativa grave el incumplimiento del deber de facilitar a las autoridades competentes el manual de instrucciones de la embarcación o hacerlo de modo incorrecto o fuera del plazo de diez días, con el objeto de verificar que los extintores portátiles o los sistemas fijos de extinción de incendios a bordo se ajustan a lo que figura en el contenido del manual.
e) De conformidad con el artículo 307.4.c) del Texto Refundido de la Ley de Puertos del Estado y de la Marina Mercante, constituyen infracciones administrativas graves no disponer de, o no cumplir su función, los siguientes equipos reglamentarios, cuando fuera obligatoria su tenencia a bordo de la embarcación de recreo:

1.º Equipo de prevención de la contaminación por las aguas sucias.
2.º Conexión universal a tierra.

Artículo 25. *Sanciones.*

1. Las acciones u omisiones que sean constitutivas de infracción serán sancionadas según las disposiciones contenidas en el capítulo II del título IV del libro tercero del Texto Refundido de la Ley de Puertos del Estado y de la Marina Mercante.
2. El cuadro de sanciones establecidas en el artículo 312 del Texto Refundido de la Ley de Puertos del Estado y de la Marina Mercante se completa con las graduaciones siguientes:

a) Para las infracciones graves recogidas en el artículo 24.2.a), las sanciones serán en el supuesto del:

Ordinal 1.º, multa de 500 a 600 euros para embarcaciones hasta 7,5 metros de eslora; multa de 1.000 a 1.200 euros para embarcaciones a partir de 7,5 y hasta 12 metros de eslora; y multa de 2.500 a 3.000 euros para embarcaciones a partir de 12 metros de eslora.
Ordinal 2.º, multa de 200 a 250 euros por cada chaleco salvavidas y de 100 a 150 euros por cada luz para chaleco salvavidas.
Ordinal 3.º, multa de 200 a 250 euros por cada aro salvavidas y de 100 a 150 euros por cada luz o rabiza para aro salvavidas.

Ordinal 4º, multa de 100 a 150 euros por cada una de las bengalas de mano, de 100 a 150 euros por cada uno de los cohetes con luz roja y paracaídas y de 100 a 150 euros por cada una de las señales fumígenas flotantes.

Ordinal 5.º, multa de 500 a 600 euros para embarcaciones hasta 7,5 metros de eslora; y multa de 1.000 a 1.200 euros para embarcaciones a partir de 7,5 metros de eslora.

Ordinal 6.º, multa de 300 a 400 euros por cada señal acústica y de 100 a 150 euros por los respetos.

Ordinal 7.º, multa de 500 a 600 euros.

Ordinal 8.º, multa de 500 a 600 euros por el compás, de 100 a 150 euros por la iluminación y de 100 a 150 euros por el compás de marcaciones.

Ordinal 9.º, multa de 400 a 500 euros por el sextante y de 100 a 150 euros por las tablas para la navegación astronómica.

Ordinal 10.º, multa de 200 a 250 euros.

Ordinal 11.º, multa de 200 a 250 euros por cada carta.

Ordinal 12.º, multa de 100 a 150 euros.

Ordinal 13.º, multa de 100 a 150 euros por cada publicación.

Ordinal 14.º, multa de 250 a 300 euros.

Ordinal 15.º, multa de 100 a 150 euros.

Ordinal 16.º, multa de 150 a 200 euros.

Ordinal 17.º, multa de 100 a 150 euros por cada bandera.

Ordinal 18.º, multa de 150 a 200 euros por la linterna estanca y de 100 a 150 euros por las baterías de respeto.

Ordinal 19.º, multa de 400 a 500 euros.

Ordinal 20.º, multa de 100 a 150 euros.

Ordinal 21.º, multa de 100 a 150 euros.

Ordinal 22.º, multa de 500 a 600 euros.

Ordinal 23.º, multa de 100 a 150 euros por cada estacha.

Ordinal 24.º, multa de 150 a 200 euros.

Ordinal 25.º, multa de 100 a 150 euros.

Ordinal 26.º, multa de 100 a 150 euros.

Ordinal 27.º, multa de 100 a 150 euros.

Ordinal 28.º, multa de 100 a 150 euros.

Ordinal 29.º, multa de 300 a 400 euros por cada extintor portátil.

Ordinal 30.º, multa de 500 a 600 euros para embarcaciones hasta 7,5 metros de eslora; multa de 1.000 a 1.200 euros para embarcaciones a partir de 7,5 y hasta 12 metros de eslora; y multa de 2.500 a 3.000 euros para embarcaciones a partir de 12 metros de eslora.

Ordinal 31.º, multa con 300 a 400 euros.

Ordinal 32.º, multa de 500 a 600 euros para embarcaciones hasta 7,5 metros de eslora; multa de 1.000 a 1.200 euros para embarcaciones a partir de 7,5 y hasta 12 metros de eslora; y multa de 2.500 a 3.000 euros para embarcaciones a partir de 12 metros de eslora.

Ordinal 33.º, multa de 300 a 400 euros.

Ordinal 34.º, multa de 400 a 500 euros por cada bomba de achique.

Ordinal 35.º, multa de 100 a 150 euros por cada balde.

Ordinal 36.º, multa de 100 a 150 euros.

b) Para las infracciones recogidas en el artículo 24.2.b), las sanciones serán en el supuesto del:

Ordinal 1.º, multa de 500 a 600 euros para embarcaciones hasta 7,5 metros de eslora; multa de 1.000 a 1.200 euros para embarcaciones a partir de 7,5 y hasta 12 metros de eslora; y multa de 2.500 a 3.000 euros para embarcaciones a partir de 12 metros de eslora.

Ordinal 2.º, multa de 200 a 250 euros por cada chaleco salvavidas.

Ordinal 3.º, multa de 100 a 150 euros por cada una de las bengalas de mano, de 100 a 150 euros por cada uno de los cohetes con luz roja y paracaídas y de 100 a 150 euros por cada una de las señales fumígenas flotantes.

Ordinal 4.º, multa de 100 a 150 euros.

Ordinal 5.º, multa de 300 a 400 euros por cada extintor portátil.

Ordinal 6.º, multa de 500 a 600 euros para embarcaciones hasta 7,5 metros de eslora; multa de 1.000 a 1.200 euros para embarcaciones a partir de 7,5 y hasta 12 metros de eslora; y multa de 2.500 a 3.000 euros para embarcaciones a partir de 12 metros de eslora.

c) Para las infracciones recogidas en el artículo 24.2.c), las sanciones serán en el supuesto del:

Ordinal 1.º, multa de 200 a 250 euros.
Ordinal 2.º, multa de 300 a 400 euros.

d) Para la infracción recogida en el artículo 24.2.d), multa de 1.500 a 2.000 euros por el incumplimiento de facilitar el manual de instrucciones de la embarcación y de 200 a 300 euros por hacerlo de modo incorrecto o fuera del plazo de diez días.

e) Para las infracciones recogidas en el artículo 24.2.e), las sanciones serán en el supuesto del:

Ordinal 1.º, multa de 500 a 600 euros para embarcaciones hasta 7,5 metros de eslora; multa de 1.000 a 1.200 euros para embarcaciones a partir de 7,5 y hasta 12 metros de eslora; y multa de 2.500 a 3.000 euros para embarcaciones a partir de 12 metros de eslora.
Ordinal 2.º, multa de 500 a 600 euros.

3. En la graduación de las sanciones se considerarán los criterios del artículo 314 del Texto Refundido de la Ley de Puertos del Estado y de la Marina Mercante y el artículo 29 de la Ley 40/2015, de 1 de octubre, de Régimen Jurídico del Sector Público.

Disposición adicional primera. *Zona de navegación de embarcaciones excluidas.*

El capitán marítimo, dentro de las zonas de navegación establecidas en el artículo 3, fijará las zonas para las cuales autoriza la navegación de las embarcaciones excluidas del ámbito de aplicación de este real decreto de conformidad con el artículo 2.2, párrafos b) a h), que se destinen a fines recreativos y deportivos y cuya eslora sea igual o superior a 2,5 metros. La autorización se expedirá, para el ámbito geográfico de competencias de la Capitanía Marítima, en función de las características de la embarcación y de sus equipos de seguridad y de prevención de la contaminación.

Disposición adicional segunda. *Actualización de equipos.*

1. Los equipos que ya estuvieran instalados a bordo de una embarcación de recreo, conforme a los requisitos de la Orden FOM/1144/2003, de 28 de abril, por la que se regulan los equipos de seguridad, salvamento, contra incendios, navegación y prevención de vertidos por aguas sucias, que deben llevar a bordo las embarcaciones de recreo, no tendrán la obligación de cumplir con los nuevos requisitos adicionales previstos en este real decreto para cada equipo en concreto. Dichos equipos no se podrán instalar a bordo de otra embarcación.

2. Las revisiones de las balsas salvavidas, los chalecos salvavidas inflables, los extintores portátiles y los sistemas fijos de extinción de incendios, que ya estuvieran instalados a bordo de una embarcación de recreo, conforme a los requisitos de la Orden FOM/1144/2003, de 28 de abril, se llevarán a cabo con las nuevas disposiciones contenidas en este real decreto.

3. Los equipos establecidos con carácter obligatorio por este real decreto y que no eran exigidos para las embarcaciones de recreo a las que venía aplicándose la Orden FOM/1144/2003, de 28 de abril, se instalarán en el plazo de seis meses desde la entrada en vigor de este real decreto. Asimismo, antes del plazo indicado, los chalecos salvavidas serán completados, cuando proceda, con la luz prescrita en el artículo 7.

4. Cuando una de las normas técnicas armonizadas citadas en este real decreto, sea sustituida, los equipos que ya estuvieran instalados a bordo conforme a los requisitos de la norma sustituida no tendrán la obligación de cumplir con los requisitos adicionales que pudiera incluir la nueva norma. Dichos equipos no se podrán instalar a bordo de otra embarcación.

Se entiende por norma técnica armonizada a efectos de este real decreto, a aquella norma UNE cuya referencia haya sido incluida en la relación de normas UNE aprobadas por

la Asociación Española de Normalización publicada en el «Boletín Oficial del Estado», que sea versión de una norma EN cuya referencia haya sido publicada en el Diario Oficial de la Unión Europea en el marco de aplicación de la Directiva 2013/53/EU, del Parlamento Europeo y del Consejo, relativa a las embarcaciones de recreo y a las motos acuáticas, y por la que se deroga la Directiva 94/25/CE.

Disposición adicional tercera. *Embarcaciones de recreo matriculadas con categoría de navegación asignada.*

1. Las embarcaciones de recreo sin marcado CE matriculadas en España con anterioridad a la entrada en vigor de la Orden FOM/1144/2003, de 28 de abril, que dispongan de un certificado de navegabilidad vigente expedido para una categoría de navegación, estarán autorizadas para navegar por las zonas de navegación permitidas a la entrada en vigor de este real decreto, en función del equipo de seguridad y de prevención de la contaminación a bordo, actualizado de conformidad con la disposición adicional segunda, apartado 3, salvo que, como consecuencia del resultado de las distintas inspecciones reglamentarias, se deba modificar la zona de navegación.

2. Las embarcaciones de recreo con marcado CE matriculadas en España con anterioridad a la entrada en vigor de la Orden FOM/1144/2003, de 28 de abril, estarán facultadas para navegar hasta las zona de navegación correspondiente a la categoría de navegación asignada en el momento de su matriculación, en función del equipo de seguridad y de prevención de la contaminación a bordo, actualizado de conformidad con la disposición adicional segunda, apartado 3, salvo que, como consecuencia del resultado de las distintas inspecciones reglamentarias, se deba modificar la zona de navegación.

Disposición adicional cuarta. *Autorización para la instalación de equipos de salvamento de carácter innovador.*

Se autoriza la instalación de equipos de salvamento de carácter innovador en las embarcaciones de recreo nacionales, alternativos a los enumerados en el capítulo II, siempre que deparen un grado de seguridad igual o superior y se hayan aprobado u homologado por el Director General de la Marina Mercante de acuerdo a normas de seguridad equivalentes a las prescripciones contempladas en este real decreto.

Disposición derogatoria única. *Derogación normativa.*

Queda derogada la Orden FOM/1144/2003, de 28 de abril, por la que se regulan los equipos de seguridad, salvamento, contra incendios, navegación y prevención de vertidos por aguas sucias, que deben llevar a bordo las embarcaciones de recreo, y cuantas disposiciones de igual o inferior rango se opongan a lo dispuesto en el presente real decreto.

[. . .]

Disposición final tercera. *Título competencial.*

Este real decreto se dicta al amparo de lo establecido en el artículo 149.1.20.º de la Constitución Española, que atribuye al Estado competencia exclusiva en materia de marina mercante.

Disposición final cuarta. *Entrada en vigor.*

Este real decreto entrará en vigor el 1 de julio de 2021.

No obstante, entrarán en vigor el día siguiente al de su publicación en el «Boletín Oficial del Estado» la disposición final primera, de modificación del Real Decreto 259/2002, de 8 de marzo, y la disposición final segunda, de modificación del Real Decreto 875/2014, de 10 de octubre.

§ 20

Real Decreto 98/2016, de 11 de marzo, por el que se regulan los requisitos de seguridad, técnicos y de comercialización de las motos náuticas, embarcaciones deportivas y sus componentes. [Inclusión parcial]

Ministerio de Fomento
«BOE» núm. 64, de 15 de marzo de 2016
Última modificación: sin modificaciones
Referencia: BOE-A-2016-2578

CAPÍTULO I

Disposiciones generales

Artículo 1. *Objeto.*

Este real decreto tiene por objeto establecer los requisitos esenciales de diseño, fabricación y construcción de las embarcaciones de recreo, de las embarcaciones de recreo semiacabadas y de las motos náuticas y de sus componentes, así como la regulación de las emisiones de escape y de las emisiones sonoras emitidas por ellas, para poder utilizarse en aguas en las que España ejerce soberanía, derechos soberanos o jurisdicción, a fin de salvaguardar la seguridad marítima, de la navegación y de la vida humana en la mar, y la protección del medio ambiente marino.

Artículo 2. *Ámbito de aplicación.*

Este real decreto se aplicará a:

a) Las embarcaciones de recreo y las embarcaciones de recreo semiacabadas.
b) Las motos náuticas y las motos náuticas semiacabadas.
c) Los componentes de las embarcaciones, que se relacionan en el anexo II de este real decreto, cuando se introduzcan en el mercado por separado.
d) Los motores de propulsión instalados o destinados específicamente a ser instalados fuera o dentro de embarcaciones de recreo o motos náuticas.
e) Los motores de propulsión instalados fuera o dentro de embarcaciones en los que se realice una modificación importante del motor.
f) Las embarcaciones que sean objeto de una modificación importante.

Artículo 3. *Exclusiones.*

Quedan excluidos del ámbito de aplicación de este real decreto:

1. El diseño, fabricación y construcción de:

a) Las embarcaciones deportivas destinadas exclusivamente a regatas, incluidas las de remo y las de entrenamiento de remo, denominadas así por el fabricante.

b) Las canoas y los kayaks diseñados para que puedan impulsarse únicamente mediante la fuerza humana, las góndolas y las embarcaciones de pedales.

c) Las tablas de vela diseñadas únicamente para que puedan impulsarse mediante la fuerza del viento y ser manejadas por una o más personas en posición de pie.

d) Las tablas de surf, incluidas las de motor.

e) Las embarcaciones históricas originales y las reproducciones individuales de embarcaciones históricas diseñadas antes de 1950, reconstruidas esencialmente con los materiales originales y denominados así por el fabricante.

f) Las embarcaciones experimentales siempre que no se introduzcan en el mercado de la Unión Europea.

g) Las embarcaciones construidas directamente por los mismos interesados para uso personal, siempre que no se introduzcan posteriormente en el mercado de la Unión durante un periodo de 5 años a contar desde la fecha de su puesta en servicio.

h) Las embarcaciones específicamente destinadas a ser tripuladas por personal profesional y a transportar pasajeros con fines comerciales sin perjuicio de lo dispuesto en el apartado 4, e independientemente del número de pasajeros.

i) Los sumergibles, batiscafos y submarinos.

j) Los vehículos con colchón de aire.

k) Los hidroplaneadores.

l) Las embarcaciones de vapor de combustión externa que utilicen carbón, coque, madera, petróleo o gas a modo de combustible.

m) Las embarcaciones y vehículos anfibios.

2. Los requisitos sobre emisiones de escape establecidos en el anexo I parte B no serán de aplicación a:

a) Los motores de propulsión instalados o específicamente destinados a su instalación en las embarcaciones a que se refieren las letras a), f), h), i), j), k) y m) del apartado anterior.

b) Los originales y cada una de las reproducciones de motores de propulsión antiguos basados en un diseño anterior a 1950, no fabricados en serie e instalados y colocados en las embarcaciones contempladas en las letras d) y h) del apartado anterior.

c) Los motores de propulsión construidos por el interesado directamente para su uso personal, siempre que no se introduzcan en el mercado de la Unión Europea durante un periodo de 5 años a contar desde la puesta en servicio de la embarcación.

3. Los requisitos sobre emisiones sonoras exigidos por el anexo I parte C no serán de aplicación a:

a) Todas las embarcaciones a que se refiere la letra a) del apartado 2.

b) Las embarcaciones construidas para uso personal directamente por el interesado que no se introduzcan en el mercado de la Unión Europea durante un periodo de 5 años a contar desde la puesta en servicio de la embarcación.

4. El hecho de que la misma embarcación pueda utilizarse también con fines de fletamento o de entrenamiento deportivo y recreativo no impedirá su inclusión en el ámbito de aplicación de este real decreto cuando se introduzca en el mercado nacional o de la Unión Europea con fines recreativos.

Artículo 4. *Definiciones.*

A efectos de lo previsto en este real decreto se entenderá por:

1. Embarcación: Toda embarcación de recreo o moto náutica.

2. Embarcación de recreo: Toda embarcación de cualquier tipo, con exclusión de las motos náuticas, 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 las normas armonizadas aplicables, proyectada para fines deportivos o recreativos.

3. Moto náutica: Embarcación destinada a fines deportivos o recreativos de menos de 4 metros de eslora que utiliza un motor de propulsión con una bomba de chorro de agua como

fuente principal de propulsión, proyectada para ser manejada por una o más personas sentadas, de pie o de rodillas sobre los límites de un casco y no dentro de ellos.

4. Hidroplaneador: Toda embarcación que se desplaza por encima de la lámina de agua, mediante elementos sustentadores que se deslizan por ésta.

5. Embarcaciones y vehículos anfibios: Toda embarcación o vehículo de motor sobre ruedas u orugas que les permiten desplazarse tanto en tierra como en agua.

6. Embarcación construida para uso personal: Toda embarcación construida, en su mayor parte, por su futuro usuario para su uso personal.

7. Motor de propulsión: Todo motor de combustión interna, de encendido por chispa o por compresión, utilizado directa o indirectamente con fines de propulsión, incluidos los motores intraborda, mixtos (dentro y fueraborda), con o sin escape integrado y fueraborda.

Se incluyen los motores GLP, considerados como todo motor intra o fuera borda que utiliza como combustible gas licuado del petróleo.

8. Modificación importante del motor: Toda modificación de un motor de propulsión que pueda dar lugar a que se superen los valores límites de emisión que figuran en el anexo I parte B o aumente la potencia nominal del motor en más de un 15%.

La sustitución normal de componentes del motor que no alteren las características de emisión o de los límites de potencia fijados en el párrafo anterior no se consideran modificaciones importantes del motor.

9. Conversión importante de la embarcación: Toda conversión de una embarcación existente que modifique el medio de propulsión de la misma, conlleve una modificación importante del motor o altere de tal modo la embarcación que pueda incumplir los requisitos esenciales de seguridad y de protección del medio ambiente establecidos en este real decreto.

10. Medio de propulsión: Todo sistema destinado a impulsar la embarcación, incluidos sistemas tales como las hélices de chorros de agua, accionadas por tracción mecánica.

11. Familia de motores: Toda agrupación de motores de diseño similar producida por el fabricante que tengan características parecidas en cuanto a sus emisiones de escape o sonoras, ajustadas a los requisitos exigidos por este real decreto.

12. Comercialización: Todo suministro, remunerado o gratuito de cualquier producto objeto de este real decreto, para su distribución, consumo o utilización en el mercado de España o de la Unión Europea mediante una actividad comercial.

13. Introducción en el mercado: La primera comercialización de un producto en los mercados anteriormente citados.

14. Puesta en servicio: La primera utilización de una embarcación, moto náutica o un motor regulados en este real decreto por parte de su usuario final en España o en la Unión Europea.

15. Fabricante: Toda persona física o jurídica que fabrique un producto o que mande diseñar o fabricar un producto de los regulados por este real decreto, con objeto de comercializarlo con su nombre o marca en el mercado nacional o de la Unión Europea.

16. Representante autorizado: Toda persona física o jurídica con establecimiento abierto en España o en otros países de la Unión que haya recibido el mandato por escrito de un fabricante para actuar en nombre de éste en lo concerniente al cumplimiento de las obligaciones derivadas de lo dispuesto en este real decreto.

17. Importador: Toda persona física o jurídica establecida en España o la Unión Europea que introduzca en el mercado español un producto de los regulados por este real decreto proveniente de un tercer país.

18. Importador privado: Toda persona física o jurídica que, en el curso de una actividad no comercial, importe un producto de los regulados en este real decreto, proveniente de un tercer país, para ponerlo en servicio para su propio uso en España.

19. Distribuidor: Toda persona física o jurídica de la cadena de suministro, distinta del fabricante o del importador, que comercialice un producto en España.

20. Agentes económicos: Los fabricantes, representantes autorizados, importadores y distribuidores tal y como son definidos en este artículo.

21. Norma europea: Especificación técnica de aplicación repetida o continua observancia que no es obligatoria, que ha sido adoptada por una organización europea de normalización.

22. Norma armonizada: Norma europea adoptada a raíz de una petición de la Comisión para aplicar la legislación de armonización de la Unión Europea, según se define en el artículo 2, apartado 1, letra c), del Reglamento (UE) n.º 1025/2012 del Parlamento Europeo y del Consejo, de 9 de julio, sobre la normalización europea.

23. Acreditación: Declaración, por un organismo nacional de acreditación, de que un organismo de evaluación de la conformidad cumple los requisitos fijados con arreglo a normas armonizadas y, cuando proceda, otros requisitos adicionales, incluidos los establecidos en los esquemas sectoriales pertinentes, para ejercer actividades específicas de evaluación de la conformidad, conforme dicha acreditación se define en el artículo 2, punto 10, del Reglamento (CE) n.º 765/2008 del Parlamento Europeo y del Consejo, por el que se establecen los requisitos de acreditación y vigilancia del mercado relativos a la comercialización de los productos.

24. Organismo nacional de acreditación: Conforme a lo previsto en el artículo 2, punto 11, del Reglamento (CE) n.º 765/2008 Parlamento Europeo y del Consejo, de 9 de julio, el único organismo de un Estado miembro con potestad pública para llevar a cabo acreditaciones.

25. Autoridad notificante: Órgano al que se refiere el artículo 6, responsable del establecimiento y aplicación de los procedimientos necesarios para evaluar y notificar a los organismos de evaluación de la conformidad, así como de la supervisión de los organismos notificados y del cumplimiento de cuantas otras obligaciones le atribuye este real decreto.

26. Evaluación de la conformidad: Procedimiento por el que se demuestra que se han cumplido los requisitos exigidos por este real decreto, conforme a lo previsto en el capítulo X.

27. Organismo de evaluación de la conformidad: Todo organismo de control que haya presentado declaración responsable ante la autoridad competente, según lo establecido en el artículo 15 de la Ley 21/1992, de 16 de julio, de Industria, que desempeñe actividades de evaluación de conformidad, incluidas la calibración, ensayo, certificación o inspección entre otras.

28. Organismo notificado: Un organismo de evaluación de la conformidad que, cumpliendo los requisitos señalados en el artículo 42, haya solicitado y obtenido, mediante la solicitud y el procedimiento descritos en los artículos 45 y 46, la notificación de la Dirección General de la Marina Mercante que le habilita para desempeñar las actividades de evaluación de la conformidad reguladas en este real decreto.

29. Recuperación: Toda actuación o medida destinada a obtener la devolución de un producto ya puesto a disposición del usuario final.

30. Retirada: Toda actuación o medida destinada a impedir la comercialización de un producto que se encuentre en la cadena de suministro.

31. Vigilancia del mercado: El conjunto de actividades destinadas a velar por que los productos objeto de este real decreto cumplan con los requisitos objeto del mismo y con los establecidos por la legislación de armonización de la Unión Europea y que no entrañen un riesgo para la salud, la seguridad o para otros aspectos relacionados con la protección del interés público. La competencia para desarrollar estas actividades corresponde a los Ministerios de Fomento, de Industria, Energía y Turismo y de Economía y de Competitividad, así como a las comunidades autónomas.

32. Marcado CE: El marcado por el que el fabricante indica que el producto es conforme con todos los requisitos aplicables a los productos objeto de este real decreto establecidos por la legislación de armonización de la Unión que prevé su colocación.

33. Legislación de armonización: Toda legislación de la Unión Europea que armonice las condiciones de comercialización.

Artículo 5. *Requisitos esenciales.*

1. Los productos incluidos en el ámbito de aplicación de este real decreto únicamente podrán comercializarse o ponerse en servicio cuando cumplan las siguientes condiciones:

a) No entrañar peligro alguno para la salud y la seguridad de las personas y los bienes, ni para el medio ambiente.

b) Su mantenimiento y utilización se lleve a cabo correctamente, de acuerdo con el fin al que están destinados.

c) Cumplir los requisitos esenciales aplicables que se enuncian en el anexo I.

2. La Dirección General de la Marina Mercante, los órganos con competencia sobre vigilancia del mercado de los Ministerios de Industria, Energía y Turismo y de Economía y Competitividad, así como los correspondientes órganos de las comunidades autónomas, en sus correspondientes ámbitos de competencia, velarán por que los productos a que se hace referencia en el apartado anterior no se comercialicen ni pongan en servicio a menos que cumplan los requisitos exigidos en dicho apartado.

3. Los productos incluidos en al ámbito de aplicación de este real decreto que no se ajusten a los requisitos exigidos en éste podrán ser objeto de exhibición y exposición en ferias comerciales, exposiciones, muestras comerciales u otros eventos semejantes que tengan lugar en España siempre que, con un soporte gráfico claramente visible y por medios acústicos, se indique de modo expreso que tales productos no se ajustan a aquellos requisitos y que no podrán utilizarse en España hasta que se establezca su conformidad.

Artículo 6. *Autoridad notificante.*

A los efectos de lo previsto en este real decreto, la Dirección General de la Marina Mercante tendrá el carácter de autoridad notificante.

CAPÍTULO II

Libre circulación de productos

Artículo 7. *Libertad de comercialización.*

La comercialización de los productos sujetos al ámbito de aplicación de este real decreto se realizará de acuerdo con los principios de libertad de mercado en todo el territorio español, sin perjuicio de lo dispuesto en el artículo 5.

Artículo 8. *Comercialización de embarcaciones semiacabadas.*

La comercialización de embarcaciones semiacabadas requerirá, en todo caso, que el fabricante o el importador declare que las embarcaciones están destinadas a ser acabadas por un tercero. Esta declaración acompañará en todo caso a cada embarcación semiacabada y deberá incluir el contendido que se detalla en el anexo III.

Artículo 9. *Comercialización de componentes.*

La comercialización y la puesta en servicio de los componentes enumerados en el anexo II, destinados a ser instalados en una embarcación, requerirá la declaración del fabricante o del importador, con sujeción a lo previsto en el artículo 29.1.

Artículo 10. *Comercialización de motores.*

Se podrán comercializar y poner en servicio los siguientes motores de propulsión:

1. Los motores, instalados o no en una embarcación, que sean conformes con lo previsto en este real decreto.

2. Los motores instalados en embarcaciones y homologados con arreglo a Orden IET/1105/2014, de 26 de junio, por la que se actualizan los anexos I y II del Real Decreto 2028/1986, de 6 de junio, sobre normas para la aplicación de determinadas directivas de la CEE, relativas a la homologación tipo de vehículos automóviles, remolques, semirremolques, motocicletas, ciclomotores y vehículos agrícolas, así como de partes y piezas de dichos vehículos que sean conformes con los límites de emisiones de escape de las fases III A, III B o IV en los motores de encendido por compresión utilizados en aplicaciones distintas de la propulsión de barcos de navegación interior, locomotoras y automotores, tal como se establece en el anexo I, que sean conformes con este real decreto, con exclusión de los requisitos de emisiones de escape mencionados en el anexo I, parte B.

3. Los motores instalados en embarcaciones y homologados con arreglo al Reglamento (CE) n.º 595/2009 del Parlamento Europeo y del Consejo, de 18 de junio de 2009, relativo a

la homologación de los vehículos de motor y los motores en lo concerniente a las emisiones de los vehículos pesados (Euro VI) y al acceso a la información sobre reparación y mantenimiento de vehículos y por el que se modifica el Reglamento CE n.º 715/2007 y la Directiva 2007/46/CE y se derogan las Directivas 80/1269/CEE, 2005/55/CE y 2005/78/CE que sean conformes con este real decreto, con exclusión de los requisitos de emisiones de escape mencionados en el anexo I, parte B.

4. Se aplicarán los números 2 y 3 supeditados a la condición de que, cuando un motor se adapte para ser instalado en una embarcación, la persona que lleve a cabo la adaptación vele por que ésta se realice atendiendo plenamente a los datos y a la información disponibles facilitados por el fabricante del motor, con el fin de garantizar que, si el motor se instala conforme a las instrucciones de instalación facilitadas por la persona que realiza la adaptación del motor; dicho motor siga cumpliendo los requisitos de emisiones de escape de la Directiva 97/68/CE o bien el Reglamento (CE) n.º 595/2009, con arreglo a lo declarado por el fabricante del motor. La persona que efectúe la adaptación del motor declarará, conforme a lo dispuesto en el artículo 15, que el motor va a seguir cumpliendo los requisitos sobre emisiones de escape de la Directiva 97/68/CE o bien del Reglamento (CE) n.º 595/2009, con arreglo a lo declarado por el fabricante del motor, si este se instala conforme a las instrucciones de instalación facilitadas por la persona que efectúe la adaptación del motor.

[. . .]

ANEXO I

Requisitos esenciales

A) Requisitos esenciales para el diseño y la construcción de los productos contemplados en el artículo 2

1. Categorías de diseño de las embarcaciones

Categoría de diseño	Fuerza del viento (Escala de Beaufort)	Altura significativa de ola (H ⅓, metros)
A	Superior a 8.	Superior a 4.
B	Hasta 8 incluido.	Hasta 4 incluido.
C	Hasta 6 incluido.	Hasta 2 incluido.
D	Hasta 4 incluido.	Hasta 0,3 incluido.

Notas explicativas:

A. Una embarcación de recreo que pertenezca a la categoría de diseño A se considera diseñada para vientos que pueden superar la fuerza 8 (escala de Beaufort) y olas de una altura significativa de 4 m o más, quedando excluidas las situaciones anormales como tormentas, temporales, huracanes, tornados y condiciones marítimas extremas u olas gigantes.

B. Una embarcación de recreo que pertenezca a la categoría de diseño B se considera diseñada para vientos de hasta fuerza 8 inclusive y olas de altura significativa de hasta 4 m inclusive.

C. Una embarcación de recreo que pertenezca a la categoría de diseño C se considera diseñada para vientos de hasta fuerza 6 inclusive y olas de altura significativa de hasta 2 m inclusive.

D. Una embarcación de recreo que pertenezca a la categoría de diseño D se considera diseñada para vientos de hasta fuerza 4 inclusive y olas de altura significativa de hasta 0,3 m inclusive, y ocasionalmente olas de 0,5 m de altura máxima.

En cada categoría de diseño, las embarcaciones deben estar diseñadas y construidas para resistir estos parámetros por lo que respecta a la estabilidad, la flotabilidad y demás requisitos esenciales enumerados en el presente anexo y deben poseer buenas características de manejabilidad.

2. Requisitos generales

2.1 Identificación de embarcaciones. Toda embarcación llevará marcado un número de identificación que contendrá la siguiente información:

a) el código de país del fabricante;
b) el código único del fabricante asignado por la autoridad española competente o por una autoridad de un Estado miembro;
c) un número de serie único;
d) el mes y el año de producción;
e) el año del modelo.

Los requisitos detallados en relación con el número de identificación contemplado en el párrafo primero se establecerán en la norma armonizada pertinente.

2.2 Chapa del fabricante de la embarcación. Toda embarcación llevará una chapa montada de forma permanente y separada del número de identificación de la embarcación, que incluirá como mínimo la siguiente información:

a) Nombre del fabricante y su nombre comercial registrado o marca registrada así como su dirección de contacto.
b) Marcado CE conforme a lo dispuesto en los artículos 30 a 32.
c) Categoría de diseño de embarcaciones de acuerdo con la sección 1.
d) Carga máxima recomendada por el fabricante con arreglo al punto 3.6, excluido el peso del contenido de los depósitos fijos llenos;
e) Número de personas recomendado por el fabricante para el que está diseñada la embarcación.

En caso de evaluación posterior a la fabricación, los datos de contacto y los requisitos mencionados en la letra a) incluirán los del organismo notificado que haya efectuado la evaluación de la conformidad.

2.3 Prevención de la caída por la borda y medios para subir de nuevo a bordo. La embarcación estará diseñada de forma que se reduzca al mínimo el peligro de caer por la borda y de manera que se facilite subir de nuevo a bordo a la persona que se haya caído. La persona que se encuentre en el agua deberá, sin ayuda, poder acceder a medios que le permitan volver a bordo, o poder desplegarlos.

2.4 Visibilidad desde el puesto principal de gobierno. En el caso de las embarcaciones de recreo, la persona que las gobierne, desde el puesto principal de gobierno y en condiciones normales de utilización (velocidad y carga), deberá disponer de una buena visibilidad de 360°.

2.5 Manual de instrucciones. Todo producto contará con un manual de instrucciones de conformidad con el artículo 16. En dicho manual figurará toda la información necesaria para la utilización segura del producto, haciendo especial hincapié en el montaje, mantenimiento, funcionamiento normal, prevención de riesgos y gestión de riesgos.

3. Requisitos relativos a la integridad y a las características de construcción

3.1 Estructura. Los materiales elegidos y su combinación y construcción garantizarán la firmeza necesaria de la embarcación, en todos los aspectos, teniendo especialmente en cuenta su categoría de diseño con arreglo a la sección 1 y la carga máxima recomendada por el fabricante con arreglo al punto 3.6.

3.2 Estabilidad y francobordo. La embarcación tendrá una estabilidad y un francobordo suficientes teniendo en cuenta su categoría de diseño con arreglo a la sección 1 y la carga máxima recomendada por el fabricante con arreglo al punto 3.6.

3.3 Flotabilidad. La embarcación estará construida de tal forma que garantice unas características de flotabilidad adecuadas en función de su categoría de diseño con arreglo a la sección 1, y la carga máxima recomendada por el fabricante con arreglo al punto 3.6. Todas las embarcaciones recreativas habitables de casco múltiple capaces de volcarse deberán estar diseñadas de tal forma que dispongan de flotabilidad suficiente para mantenerse a flote en posición invertida.

Las embarcaciones de menos de seis metros de eslora que puedan inundarse cuando se utilicen conforme a su categoría de diseño estarán dotadas de medios de flotación adecuados para poder flotar en caso de entrada masiva de agua.

3.4 Aberturas en el casco, la cubierta y la superestructura. Una vez cerradas, las aberturas en el casco, la cubierta o cubiertas y la superestructura no pondrán en peligro la integridad estructural de la embarcación ni su estanqueidad.

Los parabrisas, portillos, puertas y tapas de escotilla soportarán la presión previsible del agua en sus posiciones específicas, así como las cargas puntuales producidas por el peso de las personas que transiten en cubierta.

Los dispositivos que atraviesen el casco para permitir el paso del agua hacia el interior o hacia el exterior de este, por debajo de la línea de flotación correspondiente a la carga máxima recomendada por el fabricante con arreglo al punto 3.6, irán provistos de elementos de cierre de fácil acceso.

3.5 Entrada masiva de agua. Toda embarcación deberá estar diseñada de tal forma que se reduzca al mínimo el riesgo de naufragio.

Si procede, deberá prestarse especial atención:

a) A las bañeras y los pozos, que deberán ser autoachicables o tener otros medios para impedir que el agua penetre en la embarcación.

b) A los sistemas de ventilación.

c) Al achique del agua mediante bombas adecuadas u otros medios.

3.6 Carga máxima recomendada por el fabricante. La carga máxima recomendada por el fabricante [combustible, agua, provisiones, equipos varios y personas (en kilogramos)], para la cual se haya diseñado la embarcación, se determinará de acuerdo con su categoría de diseño (sección 1), estabilidad y francobordo (punto 3.2) y flotabilidad (punto 3.3).

3.7 Estiba de las balsas salvavidas. Toda embarcación de recreo de las categorías de diseño A y B, y toda embarcación de recreo de las categorías de diseño C y D cuya eslora sea superior a 6 metros, tendrá uno o más emplazamientos para estibar una o varias balsas salvavidas con capacidad suficiente para el número de personas recomendado por el fabricante para cuyo transporte se haya diseñado la embarcación de recreo. El punto o puntos de estiba de las balsas salvavidas deberán ser de fácil acceso en todo momento.

3.8 Evacuación. Toda embarcación de recreo habitable de caso múltiple capaz de volcarse estará provista de medios eficaces de evacuación que permitan salir en caso de vuelco. Si se dispone de un medio eficaz de evacuación que permita salir cuando la embarcación se encuentre en posición invertida, no comprometerá la estructura (punto 3.1), la estabilidad (punto 3.2) ni la flotabilidad (punto 3.3) tanto si la embarcación de recreo está adrizada como en posición invertida.

Toda embarcación de recreo habitable estará provista de medios eficaces de evacuación en caso de incendio.

3.9 Fondeo, amarre y remolque. Toda embarcación, teniendo en cuenta su categoría de diseño y características, irá provista de uno o varios puntos de fondeo o de otros medios que admitan, sin menoscabo de la seguridad, el fondeo, el amarre o el remolque de cargas.

4. Características de manejo

El constructor garantizará que las características de manejo de la embarcación son adecuadas para el más potente de los motores de propulsión para los que la embarcación esté diseñada y construida. La potencia nominal máxima de todos los motores de propulsión deberá declararse en el manual de instrucciones de conformidad con la norma armonizada.

5. Requisitos relativos a los equipos y a su instalación

5.1 Motores y compartimentos de los motores.

5.1.1 Motores instalados a bordo. Todo motor instalado a bordo se colocará dentro de un recinto cerrado y aislado de la zona de habitación y se instalará de forma que se reduzca al mínimo el peligro de incendios o de propagación de incendios en las zonas de habitación y el riesgo de exposición a humos de escape tóxicos, calor, ruido, o vibraciones en la zona de habitación.

Las partes y accesorios del motor que exijan inspecciones o revisiones frecuentes deberán ser fácilmente accesibles.

Los materiales aislantes dentro del compartimento del motor serán incombustibles.

5.1.2 Ventilación. El compartimento del motor estará ventilado. Se minimizará la entrada de agua a dicho compartimiento por las aberturas.

5.1.3 Partes al descubierto. Cuando el motor o motores no estén protegidos por una tapa o por su propio recinto, las partes calientes o móviles del motor que estén al descubierto y puedan ocasionar lesiones corporales estarán debidamente protegidas.

5.1.4 Arranque del motor de propulsión fueraborda. Todo motor de propulsión fueraborda instalado en una embarcación estará dotado de un dispositivo que impida la puesta en marcha del motor con una marcha metida, excepto:

a) Cuando el motor tenga un empuje estático inferior a 500 newton (N).

b) Cuando el motor tenga un dispositivo limitador de la aceleración que permita limitar el empuje a 500 N en el momento de poner en marcha el motor.

5.1.5 Motos náuticas en funcionamiento sin conductor. Las motos náuticas deberán diseñarse bien con un dispositivo de apagado automático del motor de propulsión, bien con un mecanismo automático que produzca un movimiento circular y de avance a velocidad reducida cuando el conductor descienda voluntariamente o caiga al agua.

5.1.6 Los motores de propulsión fueraborda controlados por caña estarán dotados de un dispositivo de parada de emergencia que pueda conectarse al timonel.

5.2 Combustible.

5.2.1 Generalidades. Los dispositivos e instalaciones de llenado, almacenamiento, ventilación y suministro de combustible estarán diseñados e instalados de forma que se reduzca al mínimo los peligros de incendio y de explosión.

5.2.2 Depósitos de combustible. Los depósitos, tubos y conductos de combustible estarán firmemente fijados y separados o protegidos de cualquier fuente importante de calor. El material y el método de construcción de los depósitos estarán en consonancia con su capacidad y con el tipo de combustible.

Todas las zonas ocupadas por depósitos de gasolina estarán ventiladas.

Los depósitos de gasolina no formarán parte del casco y deberán:

a) Estar protegidos contra el riesgo de incendio de cualquier motor o de cualquier otra fuente de inflamación.

b) Estar aislados de la zona de habitación.

Los depósitos de combustible diésel podrán formar parte integrante del casco.

5.3 Sistema eléctrico. Los sistemas eléctricos estarán diseñados e instalados de modo que garanticen el funcionamiento adecuado de la embarcación en condiciones normales de uso y que reduzcan al mínimo el peligro de incendio y de electrocución.

Todos los circuitos eléctricos, excepto los de puesta en marcha del motor, alimentados por baterías, seguirán siendo seguros aun cuando estén sometidos a sobrecarga.

Los circuitos eléctricos de propulsión no interactuarán con otros circuitos de modo que ninguno de ellos deje de funcionar como debe.

Se dispondrá de ventilación para impedir la acumulación de gases explosivos procedentes de las baterías. Las baterías estarán firmemente fijadas y protegidas del agua.

5.4 Sistema de gobierno.

5.4.1 Generalidades. Los sistemas de control del gobierno y de la propulsión estarán diseñados, construidos e instalados de forma que permitan la transmisión de la carga de gobierno en condiciones de funcionamiento previsibles.

5.4.2 Dispositivos de emergencia. Toda embarcación de recreo a vela y toda embarcación de recreo no a vela con motor de propulsión de hélice única dotada de sistemas de gobierno de timón a distancia estarán provistas de medios de emergencia para el gobierno de la embarcación de recreo a velocidad reducida.

5.5 Aparatos de gas. Los aparatos de gas para uso doméstico contarán con evacuación de vapores y estarán diseñados e instalados de forma que se eviten las fugas y el peligro de explosión y puedan realizarse controles para detectar las posibles fugas. Los materiales y

componentes serán los adecuados para el gas utilizado y para soportar las fuerzas y agresiones propias del medio marino.

Todo aparato de gas que el fabricante haya destinado a la aplicación para la que se emplee estará instalado de acuerdo con las instrucciones del fabricante. Todo aparato que funcione con gas deberá recibir el suministro de un ramal independiente del sistema de distribución, y cada aparato poseerá un dispositivo de cierre independiente. Se instalará un sistema de ventilación adecuado para evitar los riesgos de fugas y de productos de combustión.

Las embarcaciones dotadas de aparatos de gas de instalación permanente dispondrán de un recinto para almacenar las bombonas de gas. El recinto estará aislado de las zonas habitables, será accesible solo desde el exterior y tendrá ventilación al exterior, de forma que cualquier escape de gas salga por la borda.

En particular, los aparatos de gas instalados de forma permanente se probarán tras su instalación.

5.6 Protección contra incendios.

5.6.1 Generalidades. Se tendrá en cuenta el peligro de incendio y de propagación del fuego al instalar los equipos y al decidir la disposición interna de la embarcación. Se prestará especial atención a las zonas contiguas a los aparatos de llama al descubierto, a las zonas calientes o motores y máquinas auxiliares, a los derrames de combustible y aceite, a las tuberías de aceite y combustible descubiertas, y se evitará la presencia de cables eléctricos por encima de las zonas calientes de las máquinas.

5.6.2 Equipo contra incendios. Las embarcaciones de recreo estarán provistas del equipo contra incendios adecuado al riesgo del incendio, o en su defecto se indicará la posición y capacidad del equipo contra incendios adecuado al riesgo del incendio. La embarcación no se pondrá en servicio antes de haberse instalado en ella el equipo adecuado contra incendios. Los compartimentos de motores de gasolina estarán protegidos por un sistema de extinción del fuego que evite la necesidad de abrir el compartimento en caso de incendio. Los extintores portátiles estarán colocados en lugares de fácil acceso y uno de ellos se encontrará en una posición tal que se pueda alcanzar sin dificultades desde el puesto principal de gobierno de la embarcación de recreo.

5.7 Luces, marcas y señales acústicas de navegación. En caso de que se instalen luces, marcas y señales acústicas de navegación, estas deberán ajustarse a las normas del Convenio sobre el Reglamento Internacional para Prevenir Abordajes de 1972 (COLREG 1972) o, si procede, del Código Europeo de las Vías de Navegación Interiores (CEVNI).

5.8 Prevención de vertidos e instalaciones que faciliten la descarga de residuos a tierra. Las embarcaciones se construirán de forma que se eviten los vertidos accidentales de contaminantes (aceite, combustible, etc.) en el agua.

Todo retrete instalado en una embarcación de recreo estará conectado exclusivamente a un sistema de retención o de tratamiento de aguas residuales.

Las embarcaciones de recreo provistas de depósitos de retención dispondrán de una conexión universal a tierra que permita acoplar el conducto de las instalaciones de recepción con el conducto de descarga de la embarcación de recreo.

Además, los conductos destinados al vertido de residuos orgánicos humanos que atraviesen el casco dispondrán de válvulas que puedan cerrarse herméticamente.

B) Requisitos esenciales para las emisiones de escape de los motores de propulsión

Los motores de propulsión cumplirán los requisitos esenciales sobre emisiones de escape establecidos en la presente parte.

1. Identificación del motor de propulsión

1.1 Cada motor llevará marcada claramente la información siguiente:

a) Nombre, denominación comercial registrada o marca registrada y dirección de contacto del fabricante del motor y, si procede, nombre y dirección de contacto de la persona que haya adaptado el motor.

b) Tipo de motor y, si procede, familia.
c) Un número de serie único del motor.
d) Marcado CE conforme a lo dispuesto en el artículo 32.

1.2 El marcado de la información mencionada en el punto 1.1 deberá resistir durante el período de vida normal del motor y ser claramente legible e indeleble. Si se utilizan etiquetas o chapas, deberán ir sujetas de manera que resistan colocadas durante el período de vida normal del motor y las etiquetas o chapas no puedan retirarse sin destruirlas o desfigurarlas.

1.3 Las marcas deberán colocarse en una parte del motor necesaria para su funcionamiento normal y que no exija normalmente su sustitución durante el período de vida del motor.

1.4 Dichas marcas deberán situarse de modo que resulten fácilmente visibles una vez montado el motor con todos los componentes necesarios para su funcionamiento.

2. Requisitos sobre emisiones de escape

Los motores de propulsión deberán diseñarse, construirse y montarse de manera que, cuando estén correctamente instalados y en servicio normal, las emisiones no superen los valores límite, obtenidos a partir del punto 2.1, cuadro 1, y el punto 2.2, cuadros 2 y 3.

2.1 Valores aplicables a efectos de lo dispuesto en el apartado 2 de la disposición transitoria única y en el punto 2.2, cuadro 2:

Cuadro 1

(g/kWh)								
Tipo	Monóxido de carbono CO = A + B/PN n			Hidrocarburos HC =A + B/P_N n			Óxidos de nitrógeno NO_x	Partículas PT
	A	B	n	A	B	n		
Dos tiempos encendido por chispa.	150,0	600,0	1,0	30,0	100,0	0,75	10,0	Sin objeto.
Cuatro tiempos encendido por chispa.	150,0	600,0	1,0	6,0	50,0	0,75	15,0	Sin objeto.
Encendido por compresión.	5,0	0	0	1,5	2,0	0,5	9,8	1,0

A, B y n son constantes con arreglo al cuadro, P_N es la potencia nominal en kW.

2.2 Valores aplicables desde la entrada en vigor de este real decreto:

Cuadro 2. Valores límite de las emisiones de escape de los motores de encendido por compresión (CI)(2)

Cilindrada SV (L/cyl)	Potencia nominal del motor P_N (kW)	Partículas PT (g/kWh)	Hidrocarburos + óxidos de nitrógeno $HC+NO_X$ (g/kWh)
SV < 0,9	$P_N < 37$	Los valores mencionados en el cuadro 1	
	$37 \leq P_N < 75$	0,30	4,7
	$75 \leq P_N < 3700$	0,15	5,8
0,9 ≤ SV < 1,2	$P_N < 3700$	0,14	5,8
1,2 ≤ SV < 2,5		0,12	5,8
2,5 ≤ SV < 3,5		0,12	5,8
3,5 ≤ SV < 7,0		0,11	5,8

(*) Alternativamente, los motores de encendido por compresión cuya potencia nominal máxima sea igual o superior a 37 kW e inferior a 75 kW y cuya cilindrada sea inferior a 0,9 l/cilindro no deberán rebasar un límite de emisión de partículas (PT) de 0,20 g/kWh y un límite de emisión combinada de hidrocarburos y de óxidos de nitrógeno (HC + NO_x) de 5,8 g/kWh.

(**) Ningún motor de encendido por compresión deberá rebasar un límite de emisión de monóxido de carbono (CO) de 5,0 g/kWh.

Cuadro 3. Valores límite de las emisiones de escape de los motores de encendido por chispa (SI)

Tipo de motor	Potencia nominal del motor P_N (kW)	Monóxido de carbono CO (g/kWh)	Hidrocarburos + óxidos de nitrógeno (g/kWh)
Motores mixtos e instalados a bordo.	$P_N \leq 373$	75	5
	$373 < P_N \leq 485$	350	16
	$P_N > 485$	350	22
Motores fueraborda y motores de motos náuticas.	$P_N \leq 4,3$	$500 – (5,0 \times P_N)$	30
	$4,3 < P_N \leq 40$	$500 – (5,0 \times P_N)$	$15,7 + \left[\frac{50}{P_N^{0,9}}\right]$
	$P_N > 40$	300	$15,7 + \left[\frac{50}{P_N^{0,9}}\right]$

2.3 Ciclos de ensayo. Ciclos de ensayo y factores de ponderación que han de aplicarse:

Se utilizarán los siguientes requisitos de la norma ISO 8178-4:2007, teniendo en cuenta los valores que se establecen en el cuadro siguiente.

Para los motores de encendido por comprensión con velocidad variable se aplicará el ciclo de ensayo E1 o E5, o alternativamente, para los de potencia superior a 130 kW, podrá aplicarse el ciclo de ensayo E3. En los motores de encendido por chispa con velocidad variable, se aplicará el ciclo de ensayo E4.

Ciclo E1, modo número	1	2	3	4	5
Velocidad	Velocidad nominal		Velocidad intermedia		Ralentí
Par (%)	100	75	75	50	0

Factor de ponderación	0,08	0,11	0,19	0,32	0,3
Velocidad	Velocidad nominal		Velocidad intermedia		Ralentí
Ciclo E3, modo número	1	2	3	4	
Velocidad, en %	100	91	80	63	
Potencia, en %	100	75	50	25	
Factor de ponderación	0,2	0,5	0,15	0,15	
Ciclo E4, modo número	1	2	3	4	5
Velocidad, en %	100	80	60	40	Ralentí
Par (%)	100	71,6	46,5	25,3	0
Factor de ponderación	0,06	0,14	0,15	0,25	0,40
Ciclo E5, modo número	1	2	3	4	5
Velocidad, en %	100	91	80	63	Ralentí
Potencia, en %	100	75	50	25	0
Factor de ponderación	0,08	0,13	0,17	0,32	0,3

Los organismos notificados podrán admitir ensayos realizados de acuerdo con otros ciclos de ensayo que estén especificados en una norma armonizada que sean aplicables al ciclo de funcionamiento del motor.

2.4 Aplicación de la familia del motor de propulsión y elección del motor de propulsión de referencia. El fabricante del motor será el responsable de definir los motores de su gama que deben incluirse en una familia de motores.

Deberá seleccionarse un motor de referencia de una familia de motores, de tal forma que sus características sean representativas de todos los motores de dicha familia. El motor que incorpore esas características que se espera que se traduzcan en las emisiones específicas más elevadas (expresadas en g/kWh), cuando se midan en el ciclo de ensayo aplicable, debería seleccionarse como motor de referencia de la familia.

2.5 Combustible de ensayo. El combustible de ensayo utilizado para evaluar las emisiones de escape tendrá las siguientes características:

Gasolinas

Propiedad	RF-02-99 Sin plomo		RF-02-03 Sin plomo	
	Mín.	Máx.	Mín.	Máx.
Índice de octano RON	95	–	95	–
Índice de octano MON	85	–	85	–
Densidad a 15 °C (kg/m3)	748	762	740	754
Punto de ebullición inicial (en °C)	24	40	24	40
Fracción de masa de sulfuro (mg/kg)	–	100	–	10

Gasolinas

Propiedad	RF-02-99 Sin plomo		RF-02-03 Sin plomo	
Contenido de plomo (mg/l)	–	5	–	5
Presión de vapor Reid (en kPa)	56	60	–	–
Presión de vapor (DVPE) (en kPa)	–	–	56	60

Gasóleos

Propiedad	RF-06-99		RF-06-03	
	Mín.	Máx.	Mín.	Máx.
Índice de cetano	52	54	52	54
Densidad a 15 °C (kg/m3)	833	837	833	837
Punto de ebullición final (en °C)	–	370	–	370
Punto de inflamación (en °C)	55	–	55	–
Fracción de masa de sulfuro (mg/kg)	Indíquese	300 (50)	–	10
Fracción de masa de ceniza (%)	Indíquese	0,01	–	0,01

Los organismos notificados podrán admitir los ensayos realizados con otros combustibles de ensayo especificados en una norma armonizada.

3. Durabilidad

El fabricante del motor suministrará instrucciones para la instalación y el mantenimiento del motor, cuya aplicación debe suponer que el motor en servicio normal continúe ajustándose a los límites establecidos en los puntos 2.1 y 2.2 durante el período de vida normal del motor y en condiciones normales de utilización.

El fabricante del motor deberá obtener esta información mediante pruebas previas de resistencia, basadas en ciclos normales de funcionamiento, y mediante el cálculo de la fatiga de los componentes, de manera que el fabricante pueda preparar y publicar las instrucciones de mantenimiento necesarias para todos los nuevos motores cuando se introduzcan por primera vez en el mercado.

El período normal de vida del motor es el siguiente:

a) en motores de encendido por compresión: 480 horas de funcionamiento o diez años, lo que tenga lugar primero;

b) en motores de encendido por chispa instalados a bordo o mixtos con o sin escape integrado:

i. En motores de categoría $P_N \leq 373$ kW: 480 horas de funcionamiento o diez años, lo que tenga lugar primero.

ii. En motores de categoría $373 < P_N \leq 485$ kW: 150 horas de funcionamiento o tres años, lo que tenga lugar primero.

iii. En motores de categoría $P_N > 485$ kW: 50 horas de funcionamiento o un año, lo que tenga lugar primero;

c) en motores de motos náuticas: 350 horas de funcionamiento o cinco años, lo que tenga lugar primero;

d) en motores fueraborda: 350 horas de funcionamiento o diez años, lo que tenga lugar primero.

4. Manual de instrucciones

Cada motor irá acompañado de un manual de instrucciones en lengua castellana o inglesa.

El manual de instrucciones deberá:

a) Facilitar instrucciones para la instalación, la utilización y el mantenimiento necesarios que garanticen el adecuado funcionamiento del motor cumpliendo los requisitos que figuran en la sección 3 (Durabilidad).

b) Especificar la potencia del motor calculada con arreglo a la norma armonizada.

C. Requisitos esenciales para las emisiones sonoras

Las embarcaciones de recreo con motor instalado a bordo o mixto sin escape integrado, las motos náuticas, los motores fueraborda y los motores mixtos con escape integrado deberán ajustarse a los requisitos esenciales sobre emisiones sonoras establecidos en la presente parte.

1. Niveles de emisión sonora

1.1 Las embarcaciones de recreo con motores instalados a bordo o mixtos sin escape integrado, las motos náuticas, los motores fueraborda y los motores mixtos con escape integrado deberán diseñarse, construirse y montarse de manera que las emisiones sonoras no superen los valores límite que se indican en el cuadro siguiente:

Potencia nominal (monomotor) en kW	**Nivel de presión sonora máxima = L_{pASmax} en dB**
$P_N \leq 10$	67
$10 < P_N \leq 40$	72
$P_N > 40$	75

Siendo:

P_N = Potencia nominal de un motor único en kW a velocidad nominal.

L_{pASmax} = Nivel de presión sonora máxima en dB.

Para las unidades de motor doble y de motor múltiple compuestas de todo tipo de motores podrá aplicarse un margen de tolerancia de 3 dB.

1.2 Como alternativa a los ensayos de medición de ruido, se considerará que las embarcaciones de recreo con configuraciones de motores instalados a bordo o mixtos sin escape integrado se ajustan a los requisitos de ruidos establecidos en el punto 1.1 si su número de Froude es ≤ 1,1 y su coeficiente potencia/desplazamiento es de ≤ 40 y el motor y el sistema de escape están instalados de conformidad con las especificaciones del fabricante del motor.

1.3 El «número de Froude» F_n se calculará dividiendo la velocidad máxima de la embarcación de recreo V (m/s) por la raíz cuadrada de la longitud en la línea de flotación lwl (m), multiplicada por la constante gravitatoria de aceleración dada, g de 9,8 m/s^2:

$$F_n = \frac{V}{\sqrt{(g \,.\, lwl)}}$$

El «coeficiente potencia/desplazamiento» se calculará dividiendo la potencia nominal del motor P_N (en kW) por el desplazamiento de la embarcación de recreo D (en toneladas):

Coeficiente Potencia/desplazamiento = P_N / D

2. Manual de instrucciones

Para las embarcaciones de recreo con motores instalados a bordo o mixtos con o sin escape integrado y las motos náuticas, el manual de instrucciones exigido en la parte A, punto 2.5, incluirá la información necesaria para mantener la embarcación de recreo y el sistema de escape en condiciones que, en la medida en que sea viable, garanticen, en el marco de una utilización normal, la conformidad con los valores límite sonoros especificados.

Para los motores fueraborda y los motores mixtos con escape integrado, el manual de instrucciones exigido en la sección 4 de la parte B deberá ofrecer las instrucciones necesarias para mantener el motor en condiciones que, en la medida en que sea viable, garanticen, en el marco de una utilización normal, la conformidad con los valores límite sonoros especificados.

3. Durabilidad

Las disposiciones sobre la durabilidad establecidas en la parte B, sección 3, se aplicarán «mutatis mutandis» a la conformidad con los requisitos sobre emisiones sonoras establecidas en la sección 1 de esta parte.

ANEXO II

Componentes de las embarcaciones

1. Protección contra el fuego en motores instalados a bordo y motores mixtos de gasolina y en zonas destinadas a los depósitos de gasolina.
2. Mecanismo que impide la puesta en marcha de los motores fueraborda cuando está engranada alguna de las marchas.
3. Timones, mecanismos de dirección y conjuntos de cables.
4. Depósitos de combustible destinados a instalaciones fijas y conductos de combustible.
5. Escotillas y portillos prefabricados.

[. . .]

§ 21

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. [Inclusión parcial]

Ministerio de Fomento
«BOE» núm. 253, de 20 de octubre de 2011
Última modificación: 29 de enero de 2025
Referencia: BOE-A-2011-16467

[. . .]

TEXTO REFUNDIDO DE LA LEY DE PUERTOS DEL ESTADO Y DE LA MARINA MERCANTE

[. . .]

LIBRO SEGUNDO

Marina Mercante

[. . .]

TÍTULO II

Administración marítima

[. . .]

CAPÍTULO III

Sociedad de Salvamento y Seguridad Marítima

Artículo 267. *Naturaleza, denominación y objeto.*

1. La Sociedad de Salvamento y Seguridad Marítima, es una entidad pública empresarial adscrita al Ministerio de Fomento, dotada de personalidad jurídica, patrimonio propio y plena capacidad de obrar, que desarrolla su actividad conforme al ordenamiento jurídico privado excepto en la formación de la voluntad de sus órganos, en el ejercicio de las potestades administrativas que tenga atribuidas y en los aspectos específicamente regulados en la Ley 6/1997, de 14 de abril, de Organización y Funcionamiento de la Administración General del Estado, en este capítulo y en sus estatutos, así como en la legislación general presupuestaria.

2. El Ministro de Fomento:

a) Fija las directrices de actuación de la Sociedad, aprueba el plan anual de objetivos, efectúa el seguimiento de su actividad y ejerce, sin perjuicio de otras competencias, el control de eficacia de acuerdo con la normativa vigente.

b) Ejerce, en todo caso, las facultades inherentes a la potestad reglamentaria que exija el funcionamiento de la Sociedad.

Artículo 268. *Objeto de la Sociedad.*

1. Constituye el objeto de la Sociedad de Salvamento y Seguridad Marítima la prestación de los servicios públicos de salvamento de la vida humana en la mar, y de la prevención y lucha contra la contaminación del medio marino, la prestación de los servicios de seguimiento y ayuda al tráfico marítimo, de seguridad marítima y de la navegación, de remolque y asistencia a buques, así como la de aquellos complementarios de los anteriores.

Todo ello en el ámbito de las competencias de la Administración Marítima, sin perjuicio de la prestación de los servicios de ordenación y coordinación de tráfico portuario.

2. La Administración marítima podrá delegar en la Sociedad de Salvamento y Seguridad Marítima actividades de formación, docencia, ensayos y homologación en el ámbito de la Marina Mercante, así como cualquier otro servicio o actividad en el marco de la legislación vigente.

3. Cuando la Sociedad preste sus servicios por orden de la Administración marítima, estará facultada para ejercer las acciones legales necesarias para reclamar los gastos dimanantes de la prestación de dichos servicios.

4. En el supuesto de que la Administración marítima encomiende a la Sociedad de Salvamento y Seguridad Marítima la adopción de medidas preventivas tendentes a evitar o minimizar la contaminación, así como la realización de operaciones de limpieza una vez producida ésta, o cualquier otro servicio derivado de un accidente o incidente marítimo, la Sociedad estará facultada para, sobre la base de la documentación justificativa correspondiente, reclamar los costes y gastos ocasionados por tales medidas y operaciones directamente de quien los haya ocasionado. Asimismo, podrá ejercer las acciones legales necesarias para reclamar los gastos dimanantes de la ejecución de dichas medidas y operaciones.

Del mismo modo, si la Administración marítima exigiera un aval para hacer frente a los gastos ocasionados por la limpieza de una contaminación o por cualquier otro accidente o incidente marítimo, dicho aval podrá extenderse a favor de la Sociedad de Salvamento y Seguridad Marítima que podrá ejecutarlo para satisfacer los gastos en que hubieran incurrido, tanto la propia Sociedad como terceros intervinientes en la resolución de la contaminación, accidente o incidente marítimo.

Artículo 269. *Órganos de gobierno y gestión.*

1. Los órganos de gobierno de la Sociedad de Salvamento y Seguridad Marítimas son:

a) El Consejo de Administración.
b) El Presidente.

2. El órgano de gestión es el Director de la Sociedad.

[. . .]

§ 22

Ley 14/2014, de 24 de julio, de Navegación Marítima. [Inclusión parcial]

Jefatura del Estado
«BOE» núm. 180, de 25 de julio de 2014
Última modificación: 8 de julio de 2020
Referencia: BOE-A-2014-7877

[. . .]

TÍTULO II

De los vehículos de la navegación

[. . .]

CAPÍTULO II

Del registro y documentación de los buques

Artículo 65. *Registro y matrícula.*

1. Las titularidades y gravámenes sobre los buques, embarcaciones y artefactos navales se inscribirán en la Sección de Buques del Registro de Bienes Muebles, con la finalidad de proporcionar seguridad a las relaciones jurídicas de aquéllos.

2. La matrícula de un buque o embarcación corresponde a la Administración Marítima a través del Registro de Buques y Empresas Navieras y va destinada a mantener la identificación y el control administrativo de los buques y embarcaciones españoles. El Registro de Buques y de Empresas Navieras y el Registro Especial de Buques y Empresas Navieras se regirán por lo establecido en esta ley y en la Ley de Puertos del Estado y de la Marina Mercante, así como en los reglamentos correspondientes.

Artículo 66. *Coordinación entre Registros.*

1. Los asientos que se practiquen en la Sección de Buques del Registro de Bienes Muebles deberán coordinarse con las anotaciones que se hagan en la hoja de asiento del Registro de Buques y Empresas Navieras mediante comunicaciones que deberán cursarse directamente en la forma que reglamentariamente se determine.

2. Los titulares de ambos Registros sólo tendrán competencia para expedir certificaciones del contenido que sea propio de los respectivos asientos a su cargo, pero no de los que les consten por comunicaciones derivadas de la obligada coordinación entre ambos organismos. No obstante, si se pidiere en uno de ellos certificación referida a extremos contenidos en el otro, deberá admitirse la solicitud y requerir del Registro

competente que la expida, con objeto de que el solicitante pueda obtener en un solo organismo toda la publicidad formal referida al buque.

Sección 1.ª De la inscripción en la Sección de Buques del Registro de Bienes Muebles

Artículo 67. *Legislación aplicable.*

El Registro de Bienes Muebles, en su Sección de Buques, se regirá por lo dispuesto en esta ley, su reglamento de desarrollo y demás disposiciones complementarias y, en todo lo no previsto, por la Ley y el Reglamento Hipotecarios, que regirán con carácter supletorio en cuanto sean aplicables.

Artículo 68. *Competencia.*

1. El Registro de Bienes Muebles, en su Sección de Buques, se llevará bajo la dependencia del Ministerio de Justicia, estará a cargo de un Registrador de la Propiedad y Mercantil y radicará en las poblaciones que se determinen en las demarcaciones registrales.

2. La primera inscripción de los buques se practicará en el Registro designado en la demarcación que corresponda al lugar de su matrícula y, la de los buques en construcción, en el de la demarcación que corresponda al lugar en que se construyan.

3. El cambio de matrícula de un buque no conllevará necesariamente la inscripción del mismo en otro Registro de aquel en que se halle inscrito.

Artículo 69. *Bienes inscribibles.*

1. Todos los buques, embarcaciones y artefactos navales abanderados en España deberán obligatoriamente inscribirse en la Sección de Buques del Registro de Bienes Muebles.

2. Sin embargo, será potestativa la inscripción de los buques, embarcaciones y artefactos de titularidad pública.

También será potestativa la inscripción de buques y embarcaciones de recreo o deportivos. Los derechos de garantía, reservas de dominio y prohibiciones de disponer, arrendamientos financieros y demás gravámenes inscribibles impuestos sobre los mismos, sólo serán oponibles frente a terceros si figuran inscritos en el Registro de Bienes Muebles, en cuyo caso deberán inscribirse sin exigirse para ello más requisitos que los previstos para la constitución de la garantía de que se trate. La inmatriculación en el Registro de Bienes Muebles de buques y embarcaciones de recreo embargadas o secuestradas judicial o administrativamente se practicará en mérito de la misma resolución judicial o administrativa en que se decreta el embargo o la prohibición de disponer.

Reglamentariamente se podrá excluir de la obligación de inscripción en la Sección de Buques del Registro de Bienes Muebles determinadas embarcaciones y artefactos que ya estuvieran matriculados o inscritos en otras listas o registros.

3. Los buques en construcción podrán inscribirse en cualquier caso, pero será obligatoria su inscripción cuando vayan a ser hipotecados de conformidad con lo previsto en esta ley. A estos efectos, se llevará en la Sección de Buques del Registro de Bienes Muebles un libro especial para inscribir los actos y contratos relativos a los buques en construcción hasta que, terminada ésta, se trasladen al Libro de Buques construidos en la forma en que se determine reglamentariamente.

La inscripción del buque en construcción se podrá efectuar presentando copia certificada de su matrícula o asiento, expedida por el Comandante de Marina de la provincia en que esté matriculado o en virtud de cualquiera de losdocumentos del artículo 73.

A este efecto, el dueño presentará en el Registro una solicitud, acompañada de certificación expedida por el constructor, en que conste el estado de construcción del buque, longitud de su quilla y demás dimensiones de la nave, tonelaje y desplazamientos probables, calidad del buque, lugar de construcción y expresión de los materiales que en él hayan de emplearse, coste de casco y plano del mismo buque.

Artículo 70. *Objeto.*

1. La Sección de Buques del Registro de Bienes Muebles se llevará por el sistema de folio real.

2. Dicho Registro tiene por objeto la inscripción o anotación de los actos y contratos relativos al dominio y demás derechos reales sobre los buques. También se inscribirán o anotarán la constitución, modificación y cancelación de gravámenes o limitaciones de disponer, embargos judiciales o administrativos que recaigan sobre buques o embarcaciones, arrendamientos y aquellas otras situaciones jurídicas que se determinen reglamentariamente o se prevean en convenios internacionales o disposiciones especiales.

Artículo 71. *Inscripción y cierre.*

1. La primera inscripción de cada buque en el Registro será de dominio y se practicará en virtud de certificación de la hoja de asiento expedida por el Registro de Buques y Empresas Navieras, acompañada del título de adquisición, que deberá constar en cualquiera de los documentos citados en el artículo 73, salvo que se trate de buques y embarcaciones de recreo o deportivas construidas en serie o de buques procedentes de países cuyas leyes no exijan esa forma de documentación.

2. Para que pueda inscribirse o anotarse en el Registro cualquier otro acto, negocio jurídico o resolución judicial o administrativa relativa al buque, será preciso que la persona que lo otorgue o aquella contra quien se dirija tenga previamente inscrito su derecho.

3. Salvo que del Registro resulten cargas vigentes, el folio real del buque se cancelará mediante una diligencia de cierre a continuación de la última inscripción, practicada en virtud de comunicación del Registro de Buques y Empresas Navieras que haga constar la baja del buque.

4. Reglamentariamente se regularán las especialidades registrales para las situaciones de cambio temporal de pabellón.

Artículo 72. *Publicidad formal.*

1. La Sección de Buques del Registro de Bienes Muebles es pública. Cualquier persona podrá obtener información sobre el contenido de sus asientos en la forma que se determine reglamentariamente.

2. El dominio y la existencia o libertad de cargas y gravámenes de los buques sólo podrá acreditarse en perjuicio de tercero por certificación del registrador, salvo lo dispuesto en esta ley para los privilegios marítimos.

3. Simultáneamente a la devolución de los títulos que inscriba, deberá el registrador expedir, en documento separado, certificación de dominio y cargas.

Artículo 73. *Principio de titulación pública.*

1. La inscripción en el Registro se practicará en virtud de escritura pública, póliza intervenida por notario, resolución judicial firme o documento administrativo expedido por funcionario con facultades suficientes por razón de su cargo.

2. El notario español o cónsul de España en el extranjero que autorice una escritura pública o intervenga una póliza relativa a buques, embarcaciones o artefactos navales deberá obtener de la Sección de Buques del Registro de Bienes Muebles, con carácter previo al otorgamiento, la oportuna información sobre la situación de dominio y cargas y deberá presentarla, directamente o por testimonio, en la forma y por los medios que reglamentariamente se establezcan.

Artículo 74. *Principio de legalidad.*

Los registradores calificarán bajo su responsabilidad la legalidad de las formas extrínsecas de los documentos de toda clase en cuya virtud se solicite la inscripción, así como la capacidad y legitimación de los que los otorguen o suscriban y la validez de su contenido, por lo que resulte de ellos y de los asientos del registro.

Artículo 75. *Principio de legitimación.*

El contenido del Registro se presume exacto y válido. Los asientos del Registro están bajo la salvaguardia de los tribunales y producen todos sus efectos mientras no se inscriba la declaración judicial de su inexactitud o nulidad.

Artículo 76. *Principio de fe pública registral.*

La inscripción no convalida los actos o contratos que sean nulos con arreglo a las leyes. La declaración de inexactitud o nulidad no perjudicará los derechos de terceros que reúnan los requisitos establecidos en el artículo 34 de la Ley Hipotecaria.

Artículo 77. *Principio de inoponibilidad.*

Los actos sujetos a inscripción que no estén debidamente inscritos o anotados no perjudican a terceros de buena fe.

Sección 2.ª De la documentación de los buques nacionales

Artículo 78. *Documentación de los buques nacionales.*

1. Además de los certificados y documentos relativos a la seguridad de la navegación, a la lucha contra la contaminación marina, a la sanidad exterior, al régimen aduanero y otros que procedan de acuerdo con la legislación nacional y con los convenios internacionales en que España sea parte, todo buque nacional deberá llevar a bordo el Certificado de Matrícula, la Patente de Navegación, el Rol de Despacho y Dotación, el Diario de Navegación, el Cuaderno de Máquinas y, en su caso, el Cuaderno de Bitácora y los Certificados de Seguros, sin perjuicio de las salvedades y especialidades existentes o que puedan establecerse reglamentariamente respecto de los buques de Estado y otras categorías determinadas de embarcaciones.

2. Los documentos a que se refiere el apartado anterior se ajustarán a los modelos que sean aprobados por la Administración Marítima.

3. Reglamentariamente se establecerá un régimen simplificado de documentación para los buques de recreo o deportivos y para las embarcaciones.

Artículo 79. *Certificado de Matrícula.*

El Certificado de Matrícula reflejará de forma literal el contenido del asiento obrante en la correspondiente hoja y deberá ser renovado cada vez que en éste se produzca alguna modificación. El Certificado acredita que el buque está legalmente matriculado en España y deberá exhibirse a petición de las autoridades competentes de la Administración Marítima nacional, de la del Estado ribereño o de la del Estado del puerto.

Artículo 80. *Patente de Navegación.*

La Patente de Navegación acredita la nacionalidad española del buque y que ha sido autorizado para navegar por los mares enarbolando el pabellón nacional. También legitimará la identidad al capitán o a la persona a la que ha sido conferido el mando del buque.

Artículo 81. *Rol de Despacho y Dotación.*

1. El Rol de Despacho y Dotación acredita el viaje que está realizando el buque, así como el hecho de que lo ha emprendido previo cumplimiento de todos los requisitos legales y reglamentarios para su despacho.

2. En el Rol se expresarán también la identidad, nacionalidad, puesto a bordo, titulación, certificados de capacitación y fechas de enrolamiento y desenrolamiento de todos los miembros de la dotación, además de las especialidades previstas reglamentariamente en atención a la clase de navegación.

Artículo 82. *Diario de Navegación.*

Además de las circunstancias establecidas en otras leyes y reglamentos, en el Diario de Navegación se anotarán, por singladuras, todos los acontecimientos relevantes ocurridos. En particular, se tomará nota de los actos del capitán cuando actúe en el ejercicio de funciones públicas.

Artículo 83. *Cuaderno de Bitácora.*

En los buques en que vayan enrolados dos o más oficiales de puente, deberá llevarse también un libro, denominado Cuaderno de Bitácora, en el que los pilotos de guardia registrarán cuantas vicisitudes náuticas y meteorológicas se produzcan durante la navegación.

Artículo 84. *Cuaderno de Máquinas.*

En el Cuaderno de Máquinas se anotarán el régimen de marcha, el de mantenimiento, las averías, reparaciones y, en general, cuantas vicisitudes se refieran al funcionamiento de las máquinas y demás elementos e instalaciones de la competencia del departamento de máquinas.

Artículo 85. *Forma de llevar los libros.*

1. Los Diarios de Navegación y los Cuadernos de Máquinas y de Bitácora deberán llevarse foliados, rubricados y sellados, hoja por hoja, por la autoridad de la Administración Marítima y no deberán contener interlineaciones, raspaduras ni enmiendas. Los asientos deben ser sucesivos y fechados, firmados por el capitán los del Diario de Navegación, por los pilotos los del Cuaderno de Bitácora y por el jefe del servicio de máquinas los del Cuaderno de Máquinas.
2. Reglamentariamente podrá establecerse un régimen de llevanza de los libros mediante soporte informático u otras técnicas de carácter similar.

Artículo 86. *Conservación de los libros.*

1. Los libros a que se refiere el artículo anterior deberán conservarse durante un año a partir del último asiento practicado, no obstante cualquier cambio de nombre, matrícula, propiedad o pabellón del buque.
2. En los supuestos de cambios de propiedad o de pabellón, los libros serán depositados en las oficinas de la Administración Marítima del último puerto de matrícula.

Artículo 87. *Publicidad de los libros.*

El capitán deberá expedir copia certificada de los asientos pertinentes del Diario de Navegación a toda persona que alegue un interés legítimo. En caso de negativa, el interesado podrá dirigirse a la Capitanía Marítima en cuyo ámbito se encuentre el buque, o aquélla de su matrícula, a fin de que se obligue al capitán o armador a expedir y entregar por su conducto la copia interesada. La Capitanía tramitará esta solicitud salvo que el solicitante carezca patentemente de interés legítimo.

CAPÍTULO III

De la nacionalidad de los buques

Artículo 88. *Abanderamiento de buques.*

El abanderamiento es el acto que otorga el derecho a enarbolar el pabellón español. Todos los buques matriculados en el Registro de Buques y Empresas Navieras estarán abanderados en España.

Las condiciones para la concesión del abanderamiento se rigen por lo dispuesto en la normativa de marina mercante.

Artículo 89. *Navegación con pabellón nacional.*

La navegación bajo pabellón nacional se realizará una vez obtenida la Patente de Navegación. Provisionalmente podrá también realizarse por medio de pasavante por el tiempo necesario para que un buque adquirido en el extranjero pueda realizar los viajes necesarios para llegar a un puerto nacional.

Artículo 90. *Efectos del abanderamiento.*

Los buques debidamente matriculados y abanderados en España tendrán, a todos los efectos, la nacionalidad española.

Artículo 91. *Prohibición de doble nacionalidad y de doble registro.*

1. Fuera de los supuestos de abanderamiento temporal contemplados en esta ley, un buque no podrá estar simultáneamente matriculado en el Registro de Buques y Empresas Navieras y en el registro de buques de otro u otros Estados.
2. Los buques matriculados en España enarbolarán únicamente el pabellón español y no podrán cambiarlo sino a través del procedimiento establecido para la baja en la normativa correspondiente.

Artículo 92. *Pérdida de nacionalidad de procedencia.*

1. No se autorizará la matrícula o pasavante de un buque hasta que la autoridad del registro extranjero anterior haya acreditado la baja mediante el libramiento del correspondiente certificado.
2. Sin embargo, podrá realizarse la inscripción o concederse el pasavante, cuando la autoridad del registro de procedencia haya librado un certificado acreditativo de que el buque causará baja en ese registro en el mismo momento y con la misma fecha en que se practique la nueva alta.

Artículo 93. *Régimen de las garantías reales en caso de cambio definitivo de pabellón.*

1. A salvo lo dispuesto en el artículo 484, no se autorizará la baja del buque en el Registro de Buques y Empresas Navieras para su registro definitivo en el extranjero a no ser que se hayan cancelado previamente todas las hipotecas y demás cargas y gravámenes inscritos en la Sección de Buques del Registro de Bienes Muebles, o que se haya hecho constar en el mismo Registro el consentimiento por escrito de todos los titulares de esas hipotecas, cargas o gravámenes.
2. Asimismo, la adquisición del pabellón español quedará subordinada al consentimiento de todos los titulares de los gravámenes inscritos y no cancelados en el registro de procedencia.

Artículo 94. *Cambio temporal de pabellón.*

1. Los buques nacionales arrendados por un residente fuera de España podrán ser autorizados para abanderarse temporalmente en el Estado de residencia del arrendatario, en tanto dure el contrato de arrendamiento.
2. Recíprocamente, los buques extranjeros tomados en arrendamiento por residentes en España, podrán ser autorizados a enarbolar el pabellón español por el tiempo de vigencia del contrato.
3. El régimen de cambio temporal de pabellón previsto en esta ley será asimismo aplicable a los contratos distintos del arrendamiento que produzcan el efecto de transmitir temporalmente la posesión del buque.

Artículo 95. *Comienzo y cese del abanderamiento temporal.*

1. En el caso de abanderamiento temporal de buques en España, el Registro de Buques y Empresas Navieras no practicará la anotación temporal en la hoja de asiento mientras no se cerciore de la suspensión de la nacionalidad y del derecho a enarbolar el pabellón en el registro de procedencia.

2. La Administración Marítima notificará al anterior Estado de pabellón el momento en que se produzca la baja del abanderamiento temporal en España.

Artículo 96. *Régimen de las garantías reales en caso de cambio temporal de pabellón.*

1. No se autorizará el cambio temporal de pabellón a los buques matriculados en España en tanto no se hayan cancelado todas las hipotecas y demás cargas y gravámenes inscritos o se haya obtenido el consentimiento por escrito de los titulares de tales hipotecas, cargas o gravámenes, atendiéndose en todo caso a la normativa comunitaria y convencional aplicable, en particular a lo previsto en el Convenio internacional sobre los privilegios marítimos y la hipoteca naval, hecho en Ginebra el 6 de mayo de 1993.

2. A efectos de lo dispuesto en el apartado anterior, el Registro de Buques y Empresas Navieras anotará en la hoja de asiento correspondiente al buque, con comunicación a la Sección de Buques del Registro de Bienes Muebles, el Estado cuyo pabellón el buque ha sido autorizado a enarbolar temporalmente. Asimismo, requerirá a la autoridad encargada del registro del Estado cuyo pabellón ha sido autorizado a enarbolar el buque para que haga constar en dicho registro por nota de referencia que el buque está inscrito en España.

3. La concesión temporal del pabellón español a buques extranjeros quedará condicionada a la presentación por los interesados, ante el Registro de Buques y Empresas Navieras, de certificación emitida por el registro de procedencia acreditativo de la relación de hipotecas, cargas y gravámenes existentes, así como del consentimiento del cambio temporal prestado por los correspondientes acreedores.

4. El cambio temporal de pabellón no afectará a la determinación de la ley aplicable a las hipotecas y demás gravámenes inscritos, que seguirá siendo la del registro que tenía el buque al constituirse la hipoteca y demás cargas y gravámenes.

[. . .]

CAPÍTULO VII

De los derechos de garantía sobre el buque

Sección 1.ª De los privilegios marítimos

Artículo 122. *Régimen jurídico de los privilegios marítimos.*

1. Los privilegios marítimos se regirán por lo dispuesto en el Convenio internacional sobre los privilegios marítimos y la hipoteca naval, hecho en Ginebra el 6 de mayo de 1993.

2. Los privilegios marítimos gravan el buque sin necesidad de publicidad registral, le siguen a pesar del cambio de propiedad, matrícula o pabellón y gozan de preferencia sobre las hipotecas y demás cargas y gravámenes inscritos, cualquiera que sea la fecha de su inscripción, sin que ningún otro crédito pueda anteponerse a tales privilegios, a excepción de los mencionados en el artículo 486 y de los gastos que hayan de abonarse a la Administración Marítima por la remoción de buques naufragados o hundidos.

3. Este régimen será de aplicación a buques, embarcaciones y artefactos navales.

Artículo 123. *Privilegios sobre la flota.*

1. Cuando no fuere posible determinar el buque a bordo del cual ha nacido el privilegio relativo a los sueldos y otras cantidades debidos al capitán y demás miembros de la dotación del buque derivados de su contrato de embarque, del artículo 4.1.a del Convenio internacional sobre los privilegios marítimos y la hipoteca naval, por haberse generado los créditos en distintos buques explotados por la misma empresa o grupo empresarial, el privilegio alcanzará a todos ellos.

2. El privilegio marítimo a que se refiere este artículo se extinguirá con el crédito garantizado y además por el transcurso de un año a menos que, antes del vencimiento de este plazo, se haya iniciado un procedimiento de ejecución para la venta judicial de alguno de los buques a bordo de los cuales ha nacido el crédito privilegiado o se haya embargado preventivamente.

3. El plazo de un año fijado en el apartado anterior empezará a correr desde el momento en que se extingue el contrato de embarque del acreedor con la empresa o grupo empresarial.

Artículo 124. *Otros privilegios.*

1. Además de los privilegios enumerados en el Convenio internacional sobre los privilegios marítimos y la hipoteca naval, pueden recaer también sobre el buque cualesquiera otros privilegios reconocidos por el Derecho común o leyes especiales, pero tales privilegios, sea cual fuere el rango de prelación que le otorguen las leyes que los reconozcan, serán graduados tras las hipotecas y demás cargas y gravámenes inscritos.

2. Asimismo, en los términos previstos en la normativa de la Unión Europea o en los tratados aplicables y, en su defecto, con sujeción al principio de reciprocidad, podrán ser reconocidos otros privilegios distintos de los previstos en el artículo 4 del Convenio internacional sobre los privilegios marítimos y la hipoteca naval, que graven buques extranjeros con arreglo a la ley del pabellón. La graduación de dichos créditos respetará, en todo caso, el orden de prelación establecido en el apartado anterior.

Artículo 125. *Exclusión de los créditos de sustitución.*

Los privilegios marítimos no se extienden ni a la indemnización del seguro por pérdida o daños ocasionados al buque, ni a otros créditos de sustitución como los derivados de abordaje, contribución a la avería gruesa o de cualquiera otra causa.

Sección 2.ª De la hipoteca naval

Artículo 126. *Objeto de hipoteca.*

1. Todos los buques, embarcaciones y artefactos navales, incluso en construcción, pueden ser objeto de hipoteca naval con arreglo a las disposiciones de esta ley y al Convenio internacional sobre los privilegios marítimos y la hipoteca naval.

2. En tanto su respectiva naturaleza lo permita, las disposiciones de esta sección serán también aplicables a las embarcaciones y artefactos navales.

Artículo 127. *Efectos de la hipoteca.*

La hipoteca naval sujeta directa e inmediatamente el buque sobre el que se impone, cualquiera que sea su poseedor, al cumplimiento de las obligaciones para cuya seguridad fue constituida.

Artículo 128. *Constitución de la hipoteca.*

Para que la hipoteca naval quede válidamente constituida podrá ser otorgada en escritura pública, en póliza intervenida por notario o en documento privado y deberá inscribirse en el Registro de Bienes Muebles.

Artículo 129. *Modo de constitución.*

1. La hipoteca naval podrá constituirse a favor de una o varias personas determinadas, o a favor de quien resulte titular del crédito en las constituidas en garantía de títulos emitidos en forma nominativa, a la orden o al portador.

2. La hipoteca naval podrá constituirse también en garantía de cuentas corrientes de crédito o de letras de cambio u otros instrumentos, conforme a lo establecido en la legislación hipotecaria.

Artículo 130. *Personas autorizadas para la constitución.*

1. Sólo podrán constituir hipoteca los propietarios que tengan la libre disposición de sus bienes o, en caso de no tenerla, por quienes se hallen autorizados para ello con arreglo a la ley.

2. Los que con arreglo al apartado anterior tienen la facultad de constituir hipoteca podrán hacerlo por sí o por medio de apoderado con poder especial.

3. La hipoteca sobre buques en construcción podrá también constituirla el comitente si se le hubiere concedido especialmente esta facultad.

Artículo 131. *Hipoteca sobre buque en construcción.*

Para que pueda inscribirse la hipoteca sobre un buque en construcción es indispensable que esté invertida en ella la tercera parte de la cantidad en que se haya presupuestado el valor total del casco y que la propiedad del buque figure inscrita en el Registro de Bienes Muebles.

Artículo 132. *Contenido del documento de constitución.*

1. En todo contrato en que se constituya hipoteca naval se hará constar:

a) Acreedor, deudor y, en su caso, hipotecante no deudor, especificando todas las circunstancias personales que exige la legislación hipotecaria.
b) El importe del crédito garantizado con hipoteca y de las sumas a que, en su caso, se haga extensivo el gravamen por costas y gastos de ejecución y por los intereses remuneratorios y de demora y otros gastos.
c) Fecha de vencimiento del capital y del pago de los intereses.
d) Descripción del buque y todos los datos de identificación previstos en el apartado 5 del artículo 60 que constaren, con indicación, en su caso, de que el buque está en construcción.
e) El valor o aprecio que se hace del buque y que, en su caso, pueda servir como tipo para la subasta; y los domicilios que el deudor y, eventualmente, el hipotecante no deudor designen para requerimientos y notificaciones.
f) Cantidades de que responde cada buque, en el caso de que se hipotequen dos o más en garantía de un solo crédito.
g) Las circunstancias que reglamentariamente se determinen en caso de hipoteca en garantía de títulos cualquiera que sea su denominación.
h) Las demás estipulaciones que establezcan los contratantes sobre intereses, seguros, vencimiento anticipado y extensión y cualesquiera otras que tengan por conveniente.

2. Salvo pacto en contrario, la hipoteca constituida a favor de un crédito que devengue interés no asegurará en perjuicio de tercero, además del capital, sino los intereses de los dos últimos años transcurridos y la parte vencida de la anualidad corriente.
Podrá pactarse que la hipoteca asegure intereses remuneratorios hasta de cinco años e intereses de demora hasta igual plazo.

Artículo 133. *Contenido de la inscripción.*

En la inscripción de la hipoteca se harán constar las circunstancias expresadas en el artículo anterior que tengan trascendencia real, así como las demás exigidas por la legislación hipotecaria.

Artículo 134. *Extensión de la hipoteca.*

1. A salvo lo dispuesto en el apartado 2 del artículo 62, la hipoteca comprenderá tanto las partes integrantes del buque como sus pertenencias, pero no sus accesorios.
2. La hipoteca también se extiende, salvo pacto expreso en contrario, a las indemnizaciones por daños materiales ocasionados al buque y no reparados por abordaje u otros accidentes, así como a la contribución a la avería gruesa y a la del seguro, tanto por averías no reparadas sufridas por el buque, como por pérdida total del mismo.
3. Podrá pactarse la extensión a licencias vinculadas al buque en la medida y condiciones que lo permitan las disposiciones que regulen su concesión.
4. La hipoteca naval subsistirá íntegra mientras no se cancele respecto de cada buque sobre la totalidad de éste, aunque se reduzca la obligación garantizada, y sobre cualquier parte del mismo que se conserve, aun cuando la restante haya desaparecido.

Artículo 135. *Notificación de la hipoteca.*

El acreedor hipotecario podrá en cualquier momento notificar fehacientemente la existencia de la hipoteca al asegurador del buque. Recibida la notificación, el asegurador no podrá pagar cantidad alguna al asegurado como indemnización por la pérdida del buque o averías no reparadas sino con el consentimiento expreso del acreedor hipotecario.

Artículo 136. *Aseguramiento del buque.*

Si la indemnización del seguro, en caso de siniestro, se hubiere excluido expresamente de la hipoteca, el deudor quedará en libertad de asegurar la propiedad del buque con arreglo a las disposiciones de esta ley, y el acreedor su crédito hipotecario, pero sin que el seguro en su totalidad, y por ambos conceptos, pueda exceder nunca del valor del buque asegurado, salvo que se refieran a riesgos distintos.

Si excediese, y por esta causa fuere necesario proceder a reducir el seguro, la reducción se hará primeramente en el del propietario y después en el del acreedor hipotecario.

Artículo 137. *Derecho de preferencia.*

1. La hipoteca naval goza de preferencia desde el momento de la inscripción en el Registro de Bienes Muebles. Se considerará como fecha de la inscripción para todos los efectos que ésta deba producir, la del asiento de presentación, que deberá constar en la inscripción misma.

2. Para determinar la preferencia entre dos o más inscripciones de una misma fecha relativas a un mismo buque, se atenderá a la hora de presentación en el Registro de los títulos respectivos.

Artículo 138. *Créditos refaccionarios.*

1. Para que los créditos refaccionarios puedan hacerse valer frente a terceros, es necesario que figuren inscritos o anotados en el Registro de Bienes Muebles.

2. La anotación se regirá en cuanto a títulos, circunstancias y concurrencia con cargas o derechos reales inscritos por lo dispuesto para estos créditos en la legislación hipotecaria, en cuanto sea aplicable a los buques.

3. No obstante lo dispuesto en el apartado anterior, la anotación surtirá todos los efectos de la hipoteca sin necesidad de convertirse en inscripción y tendrá la duración de cuatro años y las prórrogas establecidas con carácter general para las anotaciones preventivas.

Artículo 139. *Derecho de retención.*

1. Sin perjuicio de lo indicado en el artículo anterior, los titulares de los créditos derivados de la construcción, reparación o reconstrucción de un buque gozarán del derecho de retención que para esta clase de créditos reconoce el Derecho común.

2. Este derecho de retención se extinguirá cuando el constructor o reparador pierda la posesión del buque por causa distinta a la de su embargo preventivo o ejecutivo.

3. Si en el momento de la venta forzosa el buque se hallare en posesión del constructor o reparador, éste entregará al comprador la posesión del buque, pero podrá obtener el pago de su crédito con el producto de la venta una vez satisfechos los de los titulares de los privilegios marítimos enumerados en el artículo 4 del Convenio internacional sobre los privilegios marítimos y la hipoteca naval, y antes de los créditos hipotecarios y demás gravámenes inscritos o anotados.

4. Lo dispuesto en el presente artículo sólo será aplicable respecto al constructor cuando en virtud de pacto la propiedad del buque pertenezca al comitente.

Artículo 140. *Ejercicio del derecho de hipoteca.*

El acreedor con hipoteca naval podrá ejercitar su derecho contra el buque o buques afectos a su satisfacción en los casos siguientes:

a) Al vencimiento del plazo para la devolución del capital o para el pago de los intereses, en la forma que se hubiere pactado.

b) Cuando el deudor fuese declarado en concurso.

c) Cuando el buque hipotecado sufriese deterioro que le inutilice definitivamente para navegar.

d) Cuando existieren dos o más buques afectos al cumplimiento de una misma obligación y ocurriese la pérdida o deterioro que inutilice definitivamente para navegar a cualquiera de ellos, salvo pacto en contrario.

e) Cuando se cumplan las condiciones pactadas como resolutorias de la obligación garantizada, y todas las que produzcan el efecto de hacer exigible el capital o los intereses.

Artículo 141. *Ejecución de la hipoteca naval.*

La acción para exigir el pago de las deudas garantizadas por hipoteca naval, así como todo lo relativo al procedimiento a seguir y a la competencia para conocer del mismo, se sujetará a lo dispuesto en el capítulo V del título IV del libro tercero de la Ley de Enjuiciamiento Civil, salvo las especialidades establecidas en la presente ley.

Artículo 142. *Prescripción.*

1. La acción hipotecaria naval prescribe a los tres años, contados desde que pueda ejercitarse, conforme a las prescripciones de la presente ley.

2. El titular registral del buque podrá solicitar la cancelación por caducidad de la inscripción de hipoteca, transcurridos seis años desde el vencimiento, si no consta que ha sido novada, interrumpida la prescripción o ejercitada la acción hipotecaria.

Artículo 143. *Reconocimiento de hipotecas sobre buques extranjeros.*

El reconocimiento y ejecución por los tribunales españoles de las hipotecas y gravámenes reales constituidos sobre buques extranjeros quedará subordinado al cumplimiento de los requisitos siguientes:

a) Que hayan sido constituidos e inscritos en un registro público de conformidad con la legislación del Estado en que esté matriculado el buque.

b) Que dicho registro, de conformidad con las leyes del Estado de matrícula del buque, pueda ser libremente consultado por el público y que se pueda solicitar y obtener del registrador extractos y copias de sus asientos o de los documentos que en él figuren.

c) Que en el registro o en algunos de los documentos indicados en el apartado b) se especifique como mínimo, el nombre y la dirección de la persona a favor de la cual se haya constituido la hipoteca o el gravamen, o el hecho de que esa garantía ha sido constituida al portador, el importe máximo garantizado, si la legislación del Estado de matrícula estableciere ese requisito o si ese importe se especificare en el documento de constitución de la hipoteca o el gravamen, y la fecha y otras circunstancias que, de conformidad con la legislación del Estado de matrícula, determinen su rango respecto de otras hipotecas y gravámenes inscritos.

Artículo 144. *Derecho supletorio.*

En todo lo no previsto en el presente capítulo será de aplicación lo dispuesto en la Ley Hipotecaria.

[. . .]

§ 23

Real Decreto de 24 de julio de 1889 por el que se publica el Código Civil. [Inclusión parcial]

Ministerio de Gracia y Justicia
«Gaceta de Madrid» núm. 206, de 25 de julio de 1889
Última modificación: 3 de enero de 2025
Referencia: BOE-A-1889-4763

[. . .]

CÓDIGO CIVIL

TÍTULO PRELIMINAR

De las normas jurídicas, su aplicación y eficacia

[. . .]

CAPÍTULO IV

Normas de derecho internacional privado

[. . .]

Artículo 10.

1. La posesión, la propiedad, y los demás derechos sobre bienes inmuebles, así como su publicidad, se regirán por la ley del lugar donde se hallen.

La misma ley será aplicable a los bienes muebles.

A los efectos de la constitución o cesión de derechos sobre bienes en tránsito, éstos se considerarán situados en el lugar de su expedición, salvo que el remitente y el destinatario hayan convenido, expresa o tácitamente, que se consideren situados en el lugar de su destino.

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

3. La emisión de los títulos-valores se atendrá a la ley del lugar en que se produzca.

4. Los derechos de propiedad intelectual e industrial se protegerán dentro del territorio español de acuerdo con la ley española, sin perjuicio de lo establecido por los convenios y tratados internacionales en los que España sea parte.

5. Se aplicará a las obligaciones contractuales la ley a que las partes se hayan sometido expresamente, siempre que tenga alguna conexión con el negocio de que se trate; en su

defecto, la ley nacional común a las partes; a falta de ella, la de la residencia habitual común, y, en último término, la ley del lugar de celebración del contrato.

No obstante lo dispuesto en el párrafo anterior, a falta de sometimiento expreso, se aplicará a los contratos relativos a bienes inmuebles la ley del lugar donde estén sitos, y a las compraventas de muebles corporales realizadas en establecimientos mercantiles, la ley del lugar en que éstos radiquen.

6. A las obligaciones derivadas del contrato de trabajo, en defecto de sometimiento expreso de las partes y sin perjuicio de lo dispuesto en el apartado 1 del artículo 8, les será de aplicación la ley del lugar donde se presten los servicios.

7. Las donaciones se regirán, en todo caso, por la, ley nacional del donante.

8. En los contratos celebrados entre personas que se encuentren en España, las personas físicas que gocen de capacidad de conformidad con la ley española solo podrán invocar su discapacidad resultante de la ley de otro país si, en el momento de la celebración del contrato, la otra parte hubiera conocido tal discapacidad o la hubiera ignorado en virtud de negligencia por su parte.

9. Las obligaciones no contractuales se regirán por la ley del lugar donde hubiere ocurrido el hecho de que deriven.

La gestión de negocios se regulará por la ley del lugar donde el gestor realice la principal actividad.

En el enriquecimiento sin causa se aplicará la ley en virtud de la cual se produjo la transferencia del valor patrimonial en favor del enriquecido.

10. La ley reguladora de una obligación se extiende a los requisitos del cumplimiento y a las consecuencias del incumplimiento, así como a su extinción. Sin embargo, se aplicará la ley del lugar de cumplimiento a las modalidades de la ejecución que requieran intervención judicial o administrativa.

11. A la representación legal se aplicará la ley reguladora de la relación jurídica de la que nacen las facultades del representante, y a la voluntaria, de no mediar sometimiento expreso, la ley del país en donde se ejerciten las facultades conferidas.

Artículo 11.

1. Las formas y solemnidades de los contratos, testamentos y demás actos jurídicos se regirán por la ley del país en que se otorguen. No obstante, serán también válidos los celebrados con las formas y solemnidades exigidas por la ley aplicable a su contenido, así como los celebrados conforme a la ley personal del disponente o la común de los otorgantes. Igualmente serán válidos los actos y contratos relativos a bienes inmuebles otorgados con arreglo a las formas y solemnidades del lugar en que éstos radiquen.

Si tales actos fueren otorgados a bordo de buques o aeronaves durante su navegación, se entenderán celebrados en el país de su abanderamiento, matrícula o registro. Los navíos y las aeronaves militares se consideran como parte del territorio del Estado al que pertenezcan.

2. Si la ley reguladora del contenido de los actos y contratos exigiere para su validez una determinada forma o solemnidad, será siempre aplicada, incluso en el caso de otorgarse aquéllos en el extranjero.

3. Será de aplicación la ley española a los contratos, testamentos y demás actos jurídicos autorizados por funcionarios diplomáticos o consulares de España en el extranjero.

[. . .]

LIBRO PRIMERO

De las personas

[. . .]

TÍTULO IV

Del matrimonio

[. . .]

CAPÍTULO III

De la forma de celebración del matrimonio

Sección 1.ª Disposiciones generales

Artículo 49.

Cualquier español podrá contraer matrimonio dentro o fuera de España:

1.º En la forma regulada en este Código.
2.º En la forma religiosa legalmente prevista.

También podrá contraer matrimonio fuera de España con arreglo a la forma establecida por la ley del lugar de celebración.

Artículo 50.

Si ambos contrayentes son extranjeros, podrá celebrarse el matrimonio en España con arreglo a la forma prescrita para los españoles o cumpliendo la establecida por la ley personal de cualquiera de ellos.

Sección 2.ª De la celebración del matrimonio

Artículo 51.

1. La competencia para constatar mediante acta o expediente el cumplimiento de los requisitos de capacidad de ambos contrayentes y la inexistencia de impedimentos o su dispensa, o cualquier género de obstáculos para contraer matrimonio corresponderá al Secretario judicial, Notario o Encargado del Registro Civil del lugar del domicilio de uno de los contrayentes o al funcionario diplomático o consular Encargado del Registro Civil si residiesen en el extranjero.
2. Será competente para celebrar el matrimonio:

1.º El Alcalde del municipio donde se celebre el matrimonio o concejal en quien éste delegue.
2.º El Secretario judicial o Notario libremente elegido por ambos contrayentes que sea competente en el lugar de celebración.
3.º El funcionario diplomático o consular Encargado del Registro Civil en el extranjero.

Artículo 52.

Podrán celebrar el matrimonio del que se halle en peligro de muerte:

1.º El Alcalde o Concejal en quien delegue, letrado o letrada de la Administración de Justicia, notario o notaria, o personal funcionario a que se refiere el artículo 51.
2.º El Oficial o Jefe superior inmediato respecto de los militares en campaña.
3.º El Capitán o Comandante respecto de los matrimonios que se celebren a bordo de nave o aeronave.

El matrimonio en peligro de muerte no requerirá para su celebración la previa tramitación del acta o expediente matrimonial, pero sí la presencia, en su celebración, de dos testigos mayores de edad y, cuando el peligro de muerte derive de enfermedad o estado físico de alguno de los contrayentes, dictamen médico sobre su capacidad para la prestación del consentimiento y la gravedad de la situación, salvo imposibilidad acreditada, sin perjuicio de lo establecido en el artículo 65.

Artículo 53.

La validez del matrimonio no quedará afectada por la incompetencia o falta de nombramiento del Alcalde, Concejal/a, letrado o letrada de la Administración de Justicia, notario o notaria, o personal funcionario ante quien se celebre, siempre que al menos uno de los cónyuges hubiera procedido de buena fe y aquellos ejercieran sus funciones públicamente.

Artículo 54.

Cuando concurra causa grave suficientemente probada, el Ministro de Justicia podrá autorizar el matrimonio secreto. En este caso, el expediente se tramitará reservadamente, sin la publicación de edictos o proclamas.

Artículo 55.

Uno de los contrayentes podrá contraer matrimonio por apoderado, a quien tendrá que haber concedido poder especial en forma auténtica, siendo siempre necesaria la asistencia personal del otro contrayente.

En el poder se determinará la persona con quien ha de celebrarse el matrimonio, con expresión de las circunstancias personales precisas para establecer su identidad, debiendo apreciar su validez el Secretario judicial, Notario, Encargado del Registro Civil o funcionario que tramite el acta o expediente matrimonial previo al matrimonio.

El poder se extinguirá por la revocación del poderdante, por la renuncia del apoderado o por la muerte de cualquiera de ellos. En caso de revocación por el poderdante bastará su manifestación en forma auténtica antes de la celebración del matrimonio. La revocación se notificará de inmediato al Secretario judicial, Notario, Encargado del Registro Civil o funcionario que tramite el acta o expediente previo al matrimonio, y si ya estuviera finalizado a quien vaya a celebrarlo.

Artículo 56.

Quienes deseen contraer matrimonio acreditarán previamente en acta o expediente tramitado conforme a la legislación del Registro Civil, que reúnen los requisitos de capacidad o la inexistencia de impedimentos o su dispensa, de acuerdo con lo previsto en este Código.

El Letrado de la Administración de Justicia, Notario, Encargado del Registro Civil o funcionario que tramite el acta o expediente, cuando sea necesario, podrá recabar de las Administraciones o entidades de iniciativa social de promoción y protección de los derechos de las personas con discapacidad, la provisión de apoyos humanos, técnicos y materiales que faciliten la emisión, interpretación y recepción del consentimiento del o los contrayentes. Solo en el caso excepcional de que alguno de los contrayentes presentare una condición de salud que, de modo evidente, categórico y sustancial, pueda impedirle prestar el consentimiento matrimonial pese a las medidas de apoyo, se recabará dictamen médico sobre su aptitud para prestar el consentimiento.

Artículo 57.

El matrimonio tramitado por el letrado o letrada de la Administración de Justicia o por personal funcionario consular o diplomático podrá celebrarse ante el mismo u otro distinto, o ante Alcalde o Concejal en quien este delegue, a elección de los contrayentes. Si se hubiere tramitado por el Encargado o Encargada del Registro Civil, el matrimonio deberá celebrarse ante el Alcalde o Concejal en quien éste delegue, que designen los contrayentes.

Finalmente, si fuera el notario o la notaria quien hubiera extendido el acta matrimonial, los contrayentes podrán otorgar el consentimiento, a su elección, ante el mismo notario o notaria u otro distinto del que hubiera tramitado el acta previa, Alcalde o Concejal en quien este delegue.

Artículo 58.

El Alcalde, Concejal, letrado o letrada de la Administración de Justicia, notario o notaria, o personal funcionario, después de leídos los artículos 66, 67 y 68, preguntará a cada uno de

los contrayentes si consiente en contraer matrimonio con el otro y si efectivamente lo contrae en dicho acto y, respondiendo ambos afirmativamente, declarará que los mismos quedan unidos en matrimonio y extenderá el acta o autorizará la escritura correspondiente.

[. . .]

CAPÍTULO IV

De la inscripción del matrimonio en el Registro Civil

Artículo 61.

El matrimonio produce efectos civiles desde su celebración.

Para el pleno reconocimiento de los mismos será necesaria su inscripción en el Registro Civil.

El matrimonio no inscrito no perjudicará los derechos adquiridos de buena fe por terceras personas.

Artículo 62.

La celebración del matrimonio se hará constar mediante acta o escritura pública que será firmada por aquél ante quien se celebre, los contrayentes y dos testigos.

Extendida el acta o autorizada la escritura pública, se remitirá por el autorizante copia acreditativa de la celebración del matrimonio al Registro Civil competente, para su inscripción, previa calificación por el Encargado del mismo.

[. . .]

Artículo 65.

En los casos en que el matrimonio se hubiere celebrado sin haberse tramitado el correspondiente expediente o acta previa, si éste fuera necesario, el Secretario judicial, Notario, o el funcionario diplomático o consular Encargado del Registro Civil que lo haya celebrado, antes de realizar las actuaciones que procedan para su inscripción, deberá comprobar si concurren los requisitos legales para su validez, mediante la tramitación del acta o expediente al que se refiere este artículo.

Si la celebración del matrimonio hubiera sido realizada ante autoridad o persona competente distinta de las indicadas en el párrafo anterior, el acta de aquélla se remitirá al Encargado del Registro Civil del lugar de celebración para que proceda a la comprobación de los requisitos de validez, mediante el expediente correspondiente. Efectuada esa comprobación, el Encargado del Registro Civil procederá a su inscripción.

[. . .]

TÍTULO VIII

De la ausencia

[. . .]

CAPÍTULO II

De la declaración de fallecimiento

[. . .]

Artículo 194.

Procede también la declaración de fallecimiento:

1º. De los que perteneciendo a un contingente armado o unidos a él en calidad de funcionarios auxiliares voluntarios, o en funciones informativas, hayan tomado parte en operaciones de campaña y desaparecido en ellas luego que hayan transcurrido dos años,

contados desde la fecha del tratado de paz, y en caso de no haberse concertado, desde la declaración oficial de fin de la guerra.

2.º De los que resulte acreditado que se encontraban a bordo de una nave cuyo naufragio o desaparición por inmersión en el mar se haya comprobado, o a bordo de una aeronave cuyo siniestro se haya verificado y haya evidencias racionales de ausencia de supervivientes.

3.º De los que no se tuvieren noticias después de que resulte acreditado que se encontraban a bordo de una nave cuyo naufragio o desaparición por inmersión en el mar se haya comprobado o a bordo de una aeronave cuyo siniestro se haya verificado, o, en caso de haberse encontrado restos humanos en tales supuestos, y no hubieren podido ser identificados, luego que hayan transcurrido ocho días.

4.º De los que se encuentren a bordo de una nave que se presuma naufragada o desaparecida por inmersión en el mar, por no llegar a su destino, o si careciendo de punto fijo de arribo, no retornase y haya evidencias racionales de ausencia de supervivientes, luego que en cualquiera de los casos haya transcurrido un mes contado desde las últimas noticias recibidas o, por falta de éstas, desde la fecha de salida de la nave del puerto inicial del viaje.

5.º De los que se encuentren a bordo de una aeronave que se presuma siniestrada al realizar el viaje sobre mares, zonas desérticas o inhabitadas, por no llegar a su destino, o si careciendo de punto fijo de arribo, no retornase, y haya evidencias racionales de ausencia de supervivientes, luego que en cualquiera de los casos haya transcurrido un mes contado desde las últimas noticias de las personas o de la aeronave y, en su defecto, desde la fecha de inicio del viaje. Si éste se hiciere por etapas, el plazo indicado se computará desde el punto de despegue del que se recibieron las últimas noticias.

[. . .]

LIBRO TERCERO

De los diferentes modos de adquirir la propiedad

[. . .]

TÍTULO III

De las sucesiones

Disposiciones generales

[. . .]

CAPÍTULO I

De los testamentos

Sección 1.ª De la capacidad para disponer por testamento

Artículo 662.

Pueden testar todos aquellos a quienes la ley no lo prohíbe expresamente.

Artículo 663.

No pueden testar:

1.º La persona menor de catorce años.

2.º La persona que en el momento de testar no pueda conformar o expresar su voluntad ni aun con ayuda de medios o apoyos para ello.

Artículo 664.

El testamento hecho antes de la enajenación mental es válido.

Artículo 665.

La persona con discapacidad podrá otorgar testamento cuando, a juicio del Notario, pueda comprender y manifestar el alcance de sus disposiciones. El Notario procurará que la persona otorgante desarrolle su propio proceso de toma de decisiones apoyándole en su comprensión y razonamiento y facilitando, con los ajustes que resulten necesarios, que pueda expresar su voluntad, deseos y preferencias.

Artículo 666.

Para apreciar la capacidad del testador se atenderá únicamente al estado en que se halle al tiempo de otorgar el testamento.

Sección 2.ª De los testamentos en general

Artículo 667.

El acto por el cual una persona dispone para después de su muerte de todos sus bienes o de parte de ellos se llama testamento.

Artículo 668.

El testador puede disponer de sus bienes a título de herencia o de legado.

En la duda, aunque el testador no haya usado materialmente la palabra heredero, si su voluntad está clara acerca de este concepto, valdrá la disposición como hecha a título universal o de herencia.

Artículo 669.

No podrán testar dos o más personas mancomunadamente, o en un mismo instrumento, ya lo hagan en provecho recíproco, ya en beneficio de un tercero.

Artículo 670.

El testamento es un acto personalísimo: no podrá dejarse su formación, en todo ni en parte, al arbitrio de un tercero, ni hacerse por medio de comisario o mandatario.

Tampoco podrá dejarse al arbitrio de un tercero la subsistencia del nombramiento de herederos o legatarios, ni la designación de las porciones en que hayan de suceder cuando sean instituidos nominalmente.

Artículo 671.

Podrá el testador encomendar a un tercero la distribución de las cantidades que deje en general a clases determinadas, como a los parientes, a los pobres o a los establecimientos de beneficencia, así como la elección de las personas o establecimientos a quienes aquéllas deban aplicarse.

Artículo 672.

Toda disposición que sobre institución de heredero, mandas o legados haga el testador, refiriéndose a cédulas o papeles privados que después de su muerte aparezcan en su domicilio o fuera de él, será nula si en las cédulas o papeles no concurren los requisitos prevenidos para el testamento ológrafo.

Artículo 673.

Será nulo el testamento otorgado con violencia, dolo o fraude.

Artículo 674.

El que con dolo, fraude o violencia impidiere que una persona, de quien sea heredero abintestato, otorgue libremente su última voluntad, quedará privado de su derecho a la herencia, sin perjuicio de la responsabilidad criminal en que haya incurrido.

Artículo 675.

Toda disposición testamentaria deberá entenderse en el sentido literal de sus palabras, a no ser que aparezca claramente que fue otra la voluntad del testador. En caso de duda se observará lo que aparezca más conforme a la intención del testador, según el tenor del mismo testamento.

El testador no puede prohibir que se impugne el testamento en los casos en que haya nulidad declarada por la ley.

Sección 3.ª De la forma de los testamentos

Artículo 676.

El testamento puede ser común o especial.

El común puede ser ológrafo, abierto o cerrado.

Artículo 677.

Se consideran testamentos especiales el militar, el marítimo y el hecho en país extranjero.

Artículo 678.

Se llama ológrafo el testamento cuando el testador lo escribe por sí mismo en la forma y con los requisitos que se determinan en el artículo 688.

Artículo 679.

Es abierto el testamento siempre que el testador manifiesta su última voluntad en presencia de las personas que deben autorizar el acto, quedando enteradas de lo que en él se dispone.

Artículo 680.

El testamento es cerrado cuando el testador, sin revelar su última voluntad, declara que ésta se halla contenida en el pliego que presenta a las personas que han de autorizar el acto.

Artículo 681.

No podrán ser testigos en los testamentos:

Primero. Los menores de edad, salvo lo dispuesto en el artículo 701.

Segundo. Sin contenido.

Tercero. Los que no entiendan el idioma del testador.

Cuarto. Los que no presenten el discernimiento necesario para desarrollar la labor testifical.

Quinto. El cónyuge o los parientes dentro del cuarto grado de consanguinidad o segundo de afinidad del Notario autorizante y quienes tengan con éste relación de trabajo.

Artículo 682.

En el testamento abierto tampoco podrán ser testigos los herederos y legatarios en él instituidos, sus cónyuges, ni los parientes de aquéllos, dentro del cuarto grado de consanguinidad o segundo de afinidad.

No están comprendidos en esta prohibición los legatarios ni sus cónyuges o parientes cuando el legado sea de algún objeto mueble o cantidad de poca importancia con relación al caudal hereditario.

Artículo 683.

Para que un testigo sea declarado inhábil es necesario que la causa de su incapacidad exista al tiempo de otorgarse el testamento.

Artículo 684.

Cuando el testador exprese su voluntad en lengua que el Notario no conozca, se requerirá la presencia de un intérprete, elegido por aquél, que traduzca la disposición testamentaria a la oficial en el lugar del otorgamiento que emplee el Notario. El instrumento se escribirá en las dos lenguas con indicación de cuál ha sido la empleada por el testador.

El testamento abierto y el acta del cerrado se escribirán en la lengua extranjera en que se exprese el testador y en la oficial que emplee el Notario, aún cuando éste conozca aquélla.

Artículo 685.

El Notario deberá conocer al testador y si no lo conociese se identificará su persona con dos testigos que le conozcan y sean conocidos del mismo Notario, o mediante la utilización de documentos expedidos por las autoridades públicas cuyo objeto sea identificar a las personas. También deberá el Notario asegurarse de que, a su juicio, tiene el testador la capacidad legal necesaria para testar.

En los casos de los artículos 700 y 701, los testigos tendrán obligación de conocer al testador y procurarán asegurarse de su capacidad.

Artículo 686.

Si no pudiere identificarse la persona del testador en la forma prevenida en el artículo que precede, se declarará esta circunstancia por el Notario, o por los testigos en su caso, reseñando los documentos que el testador presente con dicho objeto y las señas personales del mismo.

Si fuere impugnado el testamento por tal motivo, corresponderá al que sostenga su validez la prueba de la identidad del testador.

Artículo 687.

Será nulo el testamento en cuyo otorgamiento no se hayan observado las formalidades respectivamente establecidas en este capítulo.

Sección 4.ª Del testamento ológrafo

Artículo 688.

El testamento ológrafo solo podrá otorgarse por personas mayores de edad.

Para que sea válido este testamento deberá estar escrito todo él y firmado por el testador, con expresión del año, mes y día en que se otorgue.

Si contuviese palabras tachadas, enmendadas o entre renglones, las salvará el testador bajo su firma.

Los extranjeros podrán otorgar testamento ológrafo en su propio idioma.

Artículo 689.

El testamento ológrafo deberá protocolizarse, presentándolo, en los cinco años siguientes al fallecimiento del testador, ante Notario. Este extenderá el acta de protocolización de conformidad con la legislación notarial.

Artículo 690.

La persona que tenga en su poder un testamento ológrafo deberá presentarlo ante Notario competente en los diez días siguientes a aquel en que tenga conocimiento del fallecimiento del testador. El incumplimiento de este deber le hará responsable de los daños y perjuicios que haya causado.

También podrá presentarlo cualquiera que tenga interés en el testamento como heredero, legatario, albacea o en cualquier otro concepto.

Artículo 691.

Presentado el testamento ológrafo y acreditado el fallecimiento del testador, se procederá a su adveración conforme a la legislación notarial.

Artículo 692.

Adverado el testamento y acreditada la identidad de su autor, se procederá a su protocolización.

Artículo 693.

El Notario, si considera acreditada la autenticidad del testamento, autorizará el acta de protocolización, en la que hará constar las actuaciones realizadas y, en su caso, las observaciones manifestadas.

Si el testamento no fuera adverado, por no acreditarse suficientemente la identidad del otorgante, se procederá al archivo del expediente sin protocolizar aquel.

Autorizada o no la protocolización del testamento ológrafo, los interesados no conformes podrán ejercer sus derechos en el juicio que corresponda.

Sección 5.ª Del testamento abierto

Artículo 694.

El testamento abierto deberá ser otorgado ante Notario hábil para actuar en el lugar del otorgamiento.

Sólo se exceptuarán de esta regla los casos expresamente determinados en esta misma Sección

Artículo 695.

El testador expresará oralmente, por escrito o mediante cualquier medio técnico, material o humano su última voluntad al Notario. Redactado por este el testamento con arreglo a ella y con expresión del lugar, año, mes, día y hora de su otorgamiento y advertido el testador del derecho que tiene a leerlo por sí, lo leerá el Notario en alta voz para que el testador manifieste si está conforme con su voluntad. Si lo estuviere, será firmado en el acto por el testador que pueda hacerlo y, en su caso, por los testigos y demás personas que deban concurrir.

Si el testador declara que no sabe o no puede firmar, lo hará por él y a su ruego uno de los testigos.

Cuando el testador tenga dificultad o imposibilidad para leer el testamento o para oír la lectura de su contenido, el Notario se asegurará, utilizando los medios técnicos, materiales o humanos adecuados, de que el testador ha entendido la información y explicaciones necesarias y de que conoce que el testamento recoge fielmente su voluntad.

Artículo 696.

El Notario dará fe de conocer al testador o de haberlo identificado debidamente y, en su defecto, efectuará la declaración prevista en el artículo 686. También hará constar que, a su juicio, se halla el testador con la capacidad legal necesaria para otorgar testamento.

Artículo 697.

Al acto de otorgamiento deberán concurrir dos testigos idóneos:

1.° Cuando el testador declare que no sabe o no puede firmar el testamento.

2.° Cuando el testador o el Notario lo soliciten.

Artículo 698.

Al otorgamiento también deberán concurrir:

1.° Los testigos de conocimiento, si los hubiera, quienes podrán intervenir además como testigos instrumentales.

2.° Los facultativos que hubieran reconocido al testador incapacitado.

3.° El intérprete que hubiera traducido la voluntad del testador a la lengua oficial empleada por el Notario.

Artículo 699.

Todas las formalidades expresadas en esta Sección se practicarán en un solo acto que comenzará con la lectura del testamento, sin que sea lícita ninguna interrupción, salvo la que pueda ser motivada por algún accidente pasajero.

Artículo 700.

Si el testador se hallare en peligro inminente de muerte, puede otorgarse el testamento ante cinco testigos idóneos, sin necesidad de Notario.

Artículo 701.

En caso de epidemia puede igualmente otorgarse el testamento sin intervención de Notario ante tres testigos mayores de dieciséis años.

Artículo 702.

En los casos de los dos artículos anteriores se escribirá el testamento, siendo posible; no siéndolo, el testamento valdrá aunque los testigos no sepan escribir.

Artículo 703.

El testamento otorgado con arreglo a las disposiciones de los tres artículos anteriores quedará ineficaz si pasaren dos meses desde que el testador haya salido del peligro de muerte, o cesado la epidemia.

Cuando el testador falleciere en dicho plazo, también quedará ineficaz el testamento si dentro de los tres meses siguientes al fallecimiento no se acude al Notario competente para que lo eleve a escritura pública, ya se haya otorgado por escrito, ya verbalmente.

Artículo 704.

Los testamentos otorgados sin autorización del Notario serán ineficaces si no se elevan a escritura pública y se protocolizan en la forma prevenida en la legislación notarial.

Artículo 705.

Declarado nulo un testamento abierto por no haberse observado las solemnidades establecidas para cada caso, el Notario que lo haya autorizado será responsable de los daños y perjuicios que sobrevengan, si la falta procediere de su malicia, o de negligencia o ignorancia inexcusables.

Sección 6.ª Del testamento cerrado

Artículo 706.

El testamento cerrado habrá de ser escrito.

Si lo escribiese por su puño y letra el testador pondrá al final su firma.

Si estuviese escrito por cualquier medio técnico o por otra persona a ruego del testador, este pondrá su firma en todas sus hojas y al pie del testamento. Si el testamento se ha redactado en soporte electrónico, deberá firmarse con una firma electrónica reconocida.

Cuando el testador no sepa o no pueda firmar, lo hará a su ruego al pie y en todas las hojas otra persona, expresando la causa de la imposibilidad.

En todo caso, antes de la firma se salvarán las palabras enmendadas, tachadas o escritas entre renglones.

Artículo 707.

En el otorgamiento del testamento cerrado se observarán las solemnidades siguientes:

1.ª El papel que contenga el testamento se pondrá dentro de una cubierta, cerrada y sellada de suerte que no pueda extraerse aquél sin romper ésta.

2.ª El testador comparecerá con el testamento cerrado y sellado, o lo cerrará y sellará en el acto, ante el Notario que haya de autorizarlo.

3.ª En presencia del Notario, manifestará el testador por sí, o por medio del intérprete previsto en el artículo 684, que el pliego que presenta contiene su testamento, expresando si se halla escrito y firmado por él o si está escrito de mano ajena o por cualquier medio mecánico y firmado al final y en todas sus hojas por él o por otra persona a su ruego.

4.ª Sobre la cubierta del testamento extenderá el Notario la correspondiente acta de su otorgamiento, expresando el número y la marca de los sellos con que está cerrado, y dando fe del conocimiento del testador o de haberse identificado su persona en la forma prevenida en los artículos 685 y 686, y de hallarse, a su juicio, el testador con la capacidad legal necesaria para otorgar testamento.

5.ª Extendida y leída el acta, la firmará el testador que pueda hacerlo y, en su caso, las personas que deban concurrir, y la autorizará el Notario con su signo y firma.

Si el testador declara que no sabe o no puede firmar, lo hará por él y a su ruego uno de los dos testigos idóneos que en este caso deben concurrir.

6.ª También se expresará en el acta esta circunstancia, además del lugar, hora, día, mes y año del otorgamiento.

7.ª Concurrirán al acto de otorgamiento dos testigos idóneos, si así lo solicitan el testador o el Notario.

Artículo 708.

No pueden hacer testamento cerrado las personas que no sepan o no puedan leer.

Las personas con discapacidad visual podrán otorgarlo, utilizando medios mecánicos o tecnológicos que les permitan escribirlo y leerlo, siempre que se observen los restantes requisitos de validez establecidos en este Código.

Artículo 709.

Las personas que no puedan expresarse verbalmente, pero sí escribir, podrán otorgar testamento cerrado, observándose lo siguiente:

1.° El testamento ha de estar firmado por el testador. En cuanto a los demás requisitos, se estará a lo dispuesto en el artículo 706

2.° Al hacer su presentación, el testador escribirá en la parte superior de la cubierta, a presencia del Notario, que dentro de ella se contiene su testamento, expresando cómo está escrito y que está firmado por él.

3.° A continuación de lo escrito por el testador se extenderá el acta de otorgamiento, dando fe el Notario de haberse cumplido lo prevenido en el número anterior y lo demás que se dispone en el artículo 707 en lo que sea aplicable al caso.

Las personas con discapacidad visual, al hacer la presentación del testamento, deberán haber expresado en la cubierta, por medios mecánicos o tecnológicos que les permitan leer lo escrito, que dentro de ella se contiene su testamento, expresando el medio empleado y que el testamento está firmado por ellas.

Artículo 710.

Autorizado el testamento cerrado, el Notario lo entregará al testador, después de poner en el protocolo corriente copia autorizada del acta de otorgamiento.

Artículo 711.

El testador podrá conservar en su poder el testamento cerrado, o encomendar su guarda a persona de su confianza, o depositarlo en poder del Notario autorizante para que lo guarde en su archivo.

En este último caso el Notario dará recibo al testador y hará constar en su protocolo corriente, al margen o a continuación de la copia del acta de otorgamiento, que queda el

testamento en su poder. Si lo retirare después el testador, firmará un recibo a continuación de dicha nota.

Artículo 712.

1. La persona que tenga en su poder un testamento cerrado deberá presentarlo ante Notario competente en los diez días siguientes a aquel en que tenga conocimiento del fallecimiento del testador.

2. El Notario autorizante de un testamento cerrado, constituido en depositario del mismo por el testador, deberá comunicar, en los diez días siguientes a que tenga conocimiento de su fallecimiento, la existencia del testamento al cónyuge sobreviviente, a los descendientes y a los ascendientes del testador y, en defecto de éstos, a los parientes colaterales hasta el cuarto grado.

3. En los dos supuestos anteriores, de no conocer la identidad o domicilio de estas personas, o si se ignorase su existencia, el Notario deberá dar la publicidad que determine la legislación notarial.

El incumplimiento de este deber, así como el de la presentación del testamento por quien lo tenga en su poder o por el Notario, le hará responsable de los daños y perjuicios causados.

Artículo 713.

El que con dolo deje de presentar el testamento cerrado que obre en su poder dentro del plazo fijado en el artículo anterior, además de la responsabilidad que en él se determina, perderá todo derecho a la herencia, si lo tuviere como heredero abintestato o como heredero o legatario por testamento.

En esta misma pena incurrirán el que sustrajere dolosamente el testamento cerrado del domicilio del testador o de la persona que lo tenga en guarda o depósito y el que lo oculte, rompa o inutilice de otro modo, sin perjuicio de la responsabilidad criminal que proceda.

Artículo 714.

Para la apertura y protocolización del testamento cerrado se observará lo previsto en la legislación notarial.

Artículo 715.

Es nulo el testamento cerrado en cuyo otorgamiento no se hayan observado las formalidades establecidas en esta sección; y el Notario que lo autorice será responsable de los daños y perjuicios que sobrevengan, si se probare que la falta procedió de su malicia o de negligencia o ignorancia inexcusables. Será válido, sin embargo, como testamento ológrafo, si todo él estuviere escrito y firmado por el testador y tuviere las demás condiciones propias de este testamento.

[. . .]

Sección 8.ª Del testamento marítimo

Artículo 722.

Los testamentos, abiertos o cerrados, de los que durante un viaje marítimo vayan a bordo, se otorgarán en la forma siguiente:

Si el buque es de guerra, ante el Contador o el que ejerza sus funciones, en presencia de dos testigos idóneos, que vean y entiendan al testador. El Comandante del buque, o el que haga sus veces, pondrá además su visto bueno.

En los buques mercantes autorizará el testamento el Capitán, o el que haga sus veces, con asistencia de dos testigos idóneos.

En uno y otro caso los testigos se elegirán entre los pasajeros, si los hubiere; pero uno de ellos, por lo menos, ha de poder firmar, el cual lo hará por sí y por el testador, si éste no sabe o no puede hacerlo.

Si el testamento fuera abierto, se observará además lo prevenido en el artículo 695, y si fuere cerrado, lo que se ordena en la sección sexta de este capítulo, con exclusión de lo relativo al número de testigos e intervención del Notario.

Artículo 723.

El testamento del Contador del buque de guerra y el del Capitán del mercante serán autorizados por quien deba sustituirlos en el cargo, observándose para lo demás lo dispuesto en el artículo anterior.

Artículo 724.

Los testamentos abiertos hechos en alta mar serán custodiados por el Comandante o por el Capitán, y se hará mención de ellos en el Diario de navegación.

La misma mención se hará de los ológrafos y los cerrados.

Artículo 725.

Si el buque arribase a un puerto extranjero donde haya Agente diplomático o consular de España, el Comandante del de guerra, o el Capitán del mercante, entregará a dicho Agente copia del testamento abierto o del acta de otorgamiento del cerrado, y de la nota tomada en el Diario.

La copia del testamento o del acta deberá llevar las mismas firmas que el original, si viven y están a bordo los que lo firmaron; en otro caso será autorizada por el Contador o Capitán que hubiese recibido el testamento, o el que haga sus veces, firmando también los que estén a bordo de los que intervinieron en el testamento.

El Agente diplomático o consular hará extender por escrito diligencia de la entrega y, cerrada y sellada la copia del testamento o la del acta del otorgamiento si fuere cerrado, la remitirá con la nota del Diario por el conducto correspondiente al Ministro de Marina, quien mandará que se deposite en el Archivo de su Ministerio.

El Comandante o Capitán que haga la entrega recogerá del Agente diplomático o consular certificación de haberlo verificado, y tomará nota de ella en el Diario de navegación.

Artículo 726.

Cuando el buque, sea de guerra o mercante, arribe al primer puerto del Reino, el Comandante o Capitán entregará el testamento original, cerrado y sellado, a la Autoridad marítima local, con copia de la nota tomada en el Diario; y, si hubiese fallecido el testador, certificación que lo acredite.

La entrega se acreditará en la forma prevenida en el artículo anterior, y la Autoridad marítima lo remitirá todo sin dilación al Ministro de Marina.

Artículo 727.

Si hubiese fallecido el testador y fuere abierto el testamento, el Ministro de Marina practicará lo que se dispone en el artículo 718.

Artículo 728.

Cuando el testamento haya sido otorgado por un extranjero en buque español, el Ministro de Marina remitirá el testamento al de Estado, para que por la vía diplomática se le dé el curso que corresponda.

Artículo 729.

Si fuere ológrafo el testamento y durante el viaje falleciera el testador, el Comandante o Capitán recogerá el testamento para custodiarlo, haciendo mención de ello en el Diario, y lo entregará a la Autoridad marítima local, en la forma y para los efectos prevenidos en el artículo anterior, cuando el buque arribe al primer puerto del Reino.

Lo mismo se practicará cuando sea cerrado el testamento, si lo conservaba en su poder el testador al tiempo de su muerte.

Artículo 730.

Los testamentos, abiertos y cerrados, otorgados con arreglo a lo prevenido en esta sección, caducarán pasados cuatro meses, contados desde que el testador desembarque en un punto donde pueda testar en la forma ordinaria.

Artículo 731.

Si hubiera peligro de naufragio, será aplicable a las tripulaciones y pasajeros de los buques de guerra o mercantes lo dispuesto en el artículo 720.

Sección 9.ª Del testamento hecho en país extranjero

Artículo 732.

Los españoles podrán testar fuera del territorio nacional sujetándose a las formas establecidas por las leyes del país en que se hallen.

También podrán testar en alta mar durante su navegación en un buque extranjero, con sujeción a las leyes de la Nación a que el buque pertenezca.

Podrán asimismo hacer testamento ológrafo, con arreglo al art. 688, aun en los países cuyas leyes no admitan dicho testamento.

Artículo 733.

No será válido en España el testamento mancomunado, prohibido por el artículo 669, que los españoles otorguen en país extranjero, aunque lo autoricen las leyes de la nación donde se hubiese otorgado.

Artículo 734.

También podrán los españoles que se encuentren en país extranjero otorgar su testamento, abierto o cerrado, ante el funcionario diplomático o consular de España que ejerza funciones notariales en el lugar del otorgamiento.

En estos casos se observarán respectivamente todas las formalidades establecidas en las Secciones quinta y sexta de este capítulo.

Artículo 735.

El Agente diplomático o consular remitirá, autorizada con su firma y sello, copia del testamento abierto, o del acta de otorgamiento del cerrado, al Ministerio de Estado para que se deposite en su Archivo.

Artículo 736.

El Agente diplomático o consular, en cuyo poder hubiese depositado su testamento ológrafo o cerrado un español, lo remitirá al Ministerio de Estado cuando fallezca el testador, con el certificado de defunción.

El Ministerio de Estado hará publicar en la Gaceta de Madrid la noticia del fallecimiento, para que los interesados en la herencia puedan recoger el testamento y gestionar su protocolización en la forma prevenida.

Sección 10.ª De la revocación e ineficacia de los testamentos

Artículo 737.

Todas las disposiciones testamentarias son esencialmente revocables, aunque el testador exprese en el testamento su voluntad o resolución de no revocarlas.

Se tendrán por no puestas las cláusulas derogatorias de las disposiciones futuras, y aquellas en que ordene el testador que no valga la revocación del testamento si no la hiciere con ciertas palabras o señales.

Artículo 738.

El testamento no puede ser revocado en todo ni en parte sino con las solemnidades necesarias para testar.

Artículo 739.

El testamento anterior queda revocado de derecho por el posterior perfecto, si el testador no expresa en éste su voluntad de que aquél subsista en todo o en parte.

Sin embargo, el testamento anterior recobra su fuerza si el testador revoca después el posterior y declara expresamente ser su voluntad que valga el primero.

Artículo 740.

La revocación producirá su efecto aunque el segundo testamento caduque por incapacidad del heredero o de los legatarios en él nombrados, o por renuncia de aquél o de éstos.

Artículo 741.

El reconocimiento de un hijo no pierde su fuerza legal aunque se revoque el testamento en que se hizo o éste no contenga otras disposiciones, o sean nulas las demás que contuviere.

Artículo 742.

Se presume revocado el testamento cerrado que aparezca en el domicilio del testador con las cubiertas rotas o los sellos quebrantados, o borradas, raspadas o enmendadas las firmas que lo autoricen.

El testamento será, sin embargo, válido cuando se probare haber ocurrido el desperfecto sin voluntad ni conocimiento del testador o hallándose este afectado por alteraciones graves en su salud mental; pero si apareciere rota la cubierta o quebrantados los sellos, será necesario probar además la autenticidad del testamento para su validez.

Si el testamento se encontrare en poder de otra persona, se entenderá que el vicio procede de ella y no será aquél válido como no se pruebe su autenticidad, si estuvieren rota la cubierta o quebrantados los sellos; y si una y otros se hallaren íntegros, pero con las firmas borradas, raspadas o enmendadas, será válido el testamento, como no se justifique haber sido entregado el pliego en esta forma por el mismo testador.

Artículo 743.

Caducarán los testamentos, o serán ineficaces en todo o en parte las disposiciones testamentarias, sólo en los casos expresamente prevenidos en este Código.

[. . .]

§ 24

Real Decreto 128/2022, de 15 de febrero, sobre instalaciones portuarias receptoras de desechos de buques

Ministerio de la Presidencia, Relaciones con las Cortes y Memoria Democrática
«BOE» núm. 40, de 16 de febrero de 2022
Última modificación: sin modificaciones
Referencia: BOE-A-2022-2465

El objetivo de desarrollo sostenible n.º 14 de las Naciones Unidas llama la atención sobre la amenaza que constituyen la contaminación marina, incluyendo las basuras marinas y la contaminación por nutrientes, el agotamiento de los recursos y el cambio climático, fenómenos todos debidos principalmente a la acción humana.

La reducción de la contaminación de los mares y costas es uno de los objetivos fundamentales a nivel global y, en especial, en un país como España, con una costa extensa, una participación relevante de los sectores turístico y pesquero en la economía nacional y un alto grado de conciencia ecológica.

En ejecución de las políticas comunitarias de seguridad y protección del medio ambiente, se promulgó la Directiva 2000/59/CE del Parlamento Europeo y del Consejo, de 27 de noviembre de 2000, sobre instalaciones portuarias receptoras de desechos generados por buques y residuos de carga, cuya transposición al ordenamiento interno se realizó por el Real Decreto 1381/2002, de 20 de diciembre, sobre instalaciones portuarias de recepción de desechos generados por los buques y residuos de carga.

La Directiva 2000/59/CE del Parlamento Europeo y del Consejo, de 27 de noviembre de 2000, ha contribuido al incremento del volumen de desechos entregados a las instalaciones portuarias receptoras, entre otras maneras garantizando que los buques participan en los costes de dichas instalaciones con independencia del uso real de las mismas, por lo que ha sido esencial para reducir la descarga de desechos en el mar, tal como pone de manifiesto la evaluación de dicha Directiva llevada a cabo en el marco del programa de adecuación y eficacia de la reglamentación (en lo sucesivo, «evaluación REFIT»).

La evaluación REFIT ha demostrado que los Estados miembros han desarrollado interpretaciones diferentes de los conceptos esenciales de aquella Directiva, tales como la adecuación de las instalaciones, la notificación previa de desechos, la entrega obligatoria de desechos a instalaciones portuarias receptoras y las exenciones para los buques que operan en tráfico regular. Por ello, la evaluación REFIT recomendó una mayor armonización de esos conceptos esenciales y su plena adaptación al Convenio internacional para prevenir la contaminación ocasionada por los buques, 1973, modificado por los protocolos de 1978 y de 1997 (Convenio MARPOL) para evitar una carga administrativa innecesaria tanto a los puertos como a sus usuarios.

En este marco, se ha aprobado la Directiva (UE) 2019/883, del Parlamento Europeo y del Consejo, de 17 de abril de 2019, relativa a las instalaciones portuarias receptoras a efectos de la entrega de desechos de buques, por la que se modifica la Directiva 2010/65/UE

y se deroga la Directiva 2000/59/CE y que es objeto de transposición por medio del presente real decreto.

Este real decreto consta de veintisiete artículos organizados en cinco capítulos, dos disposiciones adicionales, una disposición transitoria, una disposición derogatoria, seis disposiciones finales y seis anexos. Tiene por objeto la transposición de la nueva Directiva (UE) 2019/883 del Parlamento Europeo y del Consejo, de 17 de abril de 2019, y tiene una vocación de generalidad, por lo que sus disposiciones se aplicarán a todos los desechos de buques, buques y puertos españoles, sean estos dependientes de la Administración General del Estado o de las comunidades autónomas.

En el real decreto se recogen las novedades de la nueva Directiva, y de modo especial, su aplicación a todos los buques que hagan escala en puertos españoles, incluyendo ahora a los buques pesqueros y embarcaciones deportivas o de recreo; la aplicación a todos los puertos, sin perjuicio de excluir de ciertas obligaciones a los puertos pequeños no comerciales; la aplicación a los desechos pescados de manera no intencionada por los buques pesqueros, distintos de capturas no intencionadas, facilitando su entrega sin coste en instalaciones portuarias receptoras de desechos; la regulación de las comunicaciones electrónicas a través del sistema «SafeSeaNet», conforme a lo establecido en el Real Decreto 210/2004, de 6 de febrero, por el que se establece un sistema de seguimiento y de información sobre el tráfico marítimo, o, en fin, la regulación de los sistemas de recuperación de costes y tarifas que no desincentiven la entrega de desechos.

El real decreto utiliza el término «buque» de manera omnicomprensiva, englobando a todos los vehículos de navegación marítima definidos en el título II de la Ley 14/2014, de 24 de julio, de Navegación Marítima.

Por otro lado, se utiliza el término «desechos de buques» para englobar tres categorías: 1) desechos generados por buques, 2) residuos de carga y 3) desechos pescados de manera no intencionada. Si bien se diferencia de la terminología que emplea la traducción al castellano de la Directiva (UE) 2019/883 del Parlamento Europeo y del Consejo, de 17 de abril de 2019, la clasificación de este real decreto es conforme a la terminología empleada por la Directiva en sus versiones en inglés y francés. Con la aplicación de esta clasificación se evita la confusión a la que induce la traducción al castellano en la que se utiliza el término desechos generados por buques como categoría general para englobar a las tres categorías.

El presente real decreto se adecua a los principios de buena regulación fijados en el artículo 129 de la Ley 39/2015, de 1 de octubre, del Procedimiento Administrativo Común de las Administraciones Públicas.

En lo que se refiere a los principios de necesidad y eficacia, este real decreto se enfoca a cumplir con la obligación de incorporar al ordenamiento jurídico español la Directiva (UE) 2019/883 del Parlamento Europeo y del Consejo, de 17 de abril de 2019.

En lo que concierne al principio de proporcionalidad esta norma supone el medio suficiente y necesario para desarrollar el mandato que contiene la citada Directiva comunitaria. La norma cumple con los principios de seguridad jurídica y transparencia, al seguir su elaboración los trámites fijados en el artículo 26 de la Ley 50/1997, de 27 de noviembre, del Gobierno, e identificar claramente su propósito. Finalmente, es también adecuada al principio de eficiencia, ya que no impone cargas administrativas innecesarias o accesorias.

Durante el procedimiento de elaboración de este real decreto, se han formalizado los trámites de consulta pública previa, audiencia e información pública, que establece la Ley 50/1997, de 27 de noviembre. Asimismo, el proyecto se ha sometido a consulta de las comunidades autónomas, de las autoridades portuarias de los puertos de interés general y del Consejo Asesor de Medio Ambiente, y a informe de los diferentes ministerios. Además, se ha solicitado directamente la opinión de las asociaciones y organizaciones más representativas con posible interés en la norma.

Este real decreto tiene su fundamento legal en 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 el apartado 1 de la disposición final tercera de la Ley 22/2011, de 28 de julio, de residuos y suelos contaminados.

En su virtud, a propuesta de la Ministra de Transportes, Movilidad y Agenda Urbana y de la Ministra para la Transición Ecológica y el Reto Demográfico, con la aprobación previa de

la Ministra de Hacienda y Función Pública, de acuerdo con el Consejo de Estado, y previa deliberación del Consejo de Ministros en su reunión del día 15 de febrero de 2022,

DISPONGO:

CAPÍTULO I

Disposiciones generales

Artículo 1. *Objeto.*

Este real decreto tiene por objeto la protección del medio ambiente marino de los efectos negativos de las descargas de desechos realizadas por los buques que utilizan los puertos españoles, al tiempo que se garantiza el buen funcionamiento del tráfico marítimo, mejorando la disponibilidad y la utilización de instalaciones portuarias receptoras adecuadas y la entrega de desechos a dichas instalaciones.

Artículo 2. *Definiciones.*

A efectos de lo dispuesto en este real decreto, se entiende por:

a) «Arqueo bruto»: El tonelaje del buque (GT), en su forma definida en el Convenio internacional de arqueo de buques, hecho en Londres el 23 de junio de 1969, según figura consignado en el certificado de arqueo.

b) «Buque»: Cualquier buque, embarcación o artefacto naval, con o sin desplazamiento, apto para la navegación marítima.

c) «Buque de Estado»: Buques afectos a la Defensa Nacional u otros de titularidad o uso público, siempre que presten con carácter exclusivo servicios públicos de carácter no comercial.

d) «Buque pesquero»: Buque equipado o utilizado para la captura comercial de los recursos pesqueros.

e) «Buque de recreo»: Buque de cualquier tipo, con independencia de su modo de propulsión, que tengan una eslora superior a 24 metros y un arqueo bruto inferior a 3.000, proyectado y destinado para fines recreativos o deportivos, con capacidad para transportar hasta 12 pasajeros sin contar la tripulación.

f) «Buque tradicional»: Cualquier buque histórico y sus reproducciones singulares, incluidas las diseñadas para fomentar y promover los oficios tradicionales y la náutica, que sirven como monumentos culturales vivos, gobernados con arreglo a los principios tradicionales de la náutica y la técnica.

g) «Capacidad de almacenamiento suficiente»: La capacidad suficiente para almacenar desechos a bordo desde el momento de salir del puerto hasta el siguiente puerto de escala, incluidos los que probablemente vayan a generarse durante el viaje.

h) «Convenio MARPOL»: El Convenio internacional para prevenir la contaminación ocasionada por los buques, 1973, modificado por los protocolos de 1978 y de 1997, en su versión vigente.

i) «Desechos de buques»: Los desechos generados por buques, los residuos de carga y los desechos pescados de manera no intencionada. Los desechos de buques se consideran residuos con arreglo a lo establecido en el artículo 3.a) de la Ley 22/2011, de 28 de julio, de residuos y suelos contaminados.

j) «Desechos generados por buques»: Los desechos que se producen durante el servicio de un buque, distintos de los residuos de carga, contemplados en los anexos I, IV, V y VI del Convenio MARPOL.

k) «Desechos pescados de manera no intencionada»: Los desechos recogidos en las artes de pesca de forma no intencionada durante operaciones de pesca.

l) «Embarcación de recreo»: Cualquier embarcación, con independencia de su medio de propulsión, que tenga una eslora comprendida entre 2,5 y 24 metros, proyectada y destinada para fines recreativos o deportivos, y que no transporte más de 12 pasajeros.

m) «Entidad gestora del puerto»: La entidad pública a cuyo cargo se encuentra la administración y gestión de un puerto. Dentro de esta denominación se engloban las

autoridades portuarias de los puertos de titularidad estatal y las autoridades competentes en los puertos bajo jurisdicción de una comunidad autónoma litoral.

n) «Escala»: La entrada, estancia y salida de un buque en un puerto.

ñ) «Escalas frecuentes»: Las escalas de un buque en el mismo puerto al menos una vez por quincena.

o) «Escalas regulares»: Los trayectos repetidos del mismo buque que formen un patrón constante entre puertos determinados o una serie de viajes con salida y destino en el mismo puerto sin escalas intermedias.

p) «GISIS»: El sistema mundial integrado de información marítima establecido por la Organización Marítima Internacional (OMI).

q) «Instalación portuaria receptora»: Toda instalación fija, flotante o móvil capaz de prestar el servicio de recepción de desechos de buques.

r) «Puerto»: Un lugar o zona geográfica que reúna condiciones físicas, naturales o artificiales y de organización que permitan la realización de operaciones de tráfico portuario de buques, y sea autorizado para el desarrollo de estas actividades por la Administración pública competente, incluido el fondeadero dentro de la competencia del puerto.

s) «Residuos de carga»: Los restos de cualquier material de carga embarcado que queden en la cubierta, en las bodegas o en los tanques tras las operaciones de carga y descarga, incluidos el exceso o el derramamiento en la carga y descarga, ya sea en estado seco o húmedo o arrastrados en el agua de lavado, excluido el polvo de la carga que quede en la cubierta tras el barrido o el polvo depositado en las superficies exteriores del buque, contemplados en los anexos I, II y V del Convenio MARPOL.

t) «Tarifa directa»: Una tarifa abonada por los buques directamente a la instalación portuaria receptora por las cantidades efectivas entregadas de desechos de buques que no están cubiertas en el pago de la tarifa indirecta.

u) «Tarifa indirecta o fija»: Una tarifa abonada por los buques por la puesta a disposición y prestación de servicios por parte de las instalaciones portuarias receptoras, independientemente de la entrega efectiva de los desechos de buques.

v) «Tráfico regular»: El tráfico basado en una lista publicada o programada de horas de salida y de llegada entre puertos determinados o las travesías recurrentes que constituyan un programa horario reconocido.

w) «Tratamiento»: Las operaciones de valorización o eliminación, incluida la preparación anterior a la valorización o eliminación.

Artículo 3. *Ámbito de aplicación.*

1. Las disposiciones de este real decreto se aplicarán a:

a) Los buques, cualquiera que sea el pabellón que enarbolen, que hagan escala u operen en un puerto español, excepto los buques que estén afectos a la prestación de servicios portuarios y los buques de Estado.

b) Todos los puertos españoles en los que hagan escala los buques incluidos en el ámbito de aplicación previsto en el párrafo anterior.

2. A los efectos de evitar demoras innecesarias a los buques, las obligaciones de entrega de desechos de buques y de pago de la tarifa indirecta previstas en los artículos 17 y 18 no serán de aplicación a los fondeaderos, siempre y cuando los buques no realicen durante el fondeo actividades comerciales de embarque y desembarque de pasajeros o de carga y descarga de mercancías, y la escala en fondeadero sea inferior a siete días y no se den las circunstancias previstas en el artículo 17.6.

CAPÍTULO II

Disponibilidad de instalaciones portuarias receptoras adecuadas

Artículo 4. *Disponibilidad de instalaciones portuarias receptoras.*

1. Todos los puertos españoles dispondrán de instalaciones portuarias receptoras que satisfagan las necesidades de los buques que habitualmente utilicen el puerto y de aquellos

tipos de buques que, aunque no utilicen habitualmente el puerto, participen en el tráfico más relevante con dicho puerto, sin causarles demoras innecesarias.

2. Las entidades gestoras de los puertos garantizarán la puesta a disposición del servicio mediante instalaciones adecuadas, conforme a su régimen jurídico propio, bien a través de empresas autorizadas para el ejercicio de la actividad, bien a través de la gestión directa o indirecta cuando, con arreglo a la legislación aplicable, sea titular de aquél.

3. Las entidades gestoras de los puertos garantizarán que los trámites y las disposiciones prácticas para la utilización de las instalaciones portuarias receptoras sean sencillos y rápidos para evitar demoras innecesarias a los buques, y que las tarifas aplicadas a las entregas no desincentiven la utilización de las instalaciones portuarias receptoras por parte de los buques.

Igualmente, garantizarán que las operaciones de entrega y recepción de desechos de buques se realicen con las suficientes medidas de seguridad para evitar riesgos tanto personales como ambientales en los puertos y su área de influencia.

4. Cualquier parte implicada en la entrega o recepción de desechos de buques podrá exigir una indemnización por los daños causados por una demora injustificada, interponiendo la correspondiente reclamación de acuerdo con la legislación vigente.

Artículo 5. *Capacidad de las instalaciones portuarias receptoras.*

1. Las instalaciones portuarias receptoras de cada puerto deberán tener capacidad de recibir los tipos y las cantidades de desechos de los buques mencionados en el artículo 4.1, tomando en consideración las necesidades operativas de los usuarios de ese puerto, el tamaño y la situación geográfica del puerto, los tipos de buques que hagan escala en aquél y las exenciones previstas con arreglo al artículo 21.

2. Los planes de recepción y manipulación de desechos de buques, a los que se refiere el artículo 11, determinarán las características y condiciones de las operaciones e instalaciones portuarias receptoras de desechos de buques y deberán cumplir las normas básicas, técnicas y de servicio establecidas por las administraciones competentes y suministrar a los usuarios la información necesaria relativa a dichas operaciones e instalaciones.

A tal fin, la entidad gestora del puerto determinará las necesidades de recepción de desechos de buques en cada uno de los puertos bajo su competencia, en función de las características del tráfico marítimo previsto, estableciendo las condiciones técnicas y de servicio mínimas exigibles a cada tipo de instalación receptora. Para ello, la citada entidad solicitará informe preceptivo a la capitanía marítima, que será vinculante en lo relativo a la capacidad de recepción necesaria por operación y por jornada, tipos y cantidades de desechos de buques a recepcionar y, en general, en todos aquellos aspectos de las operaciones de entrega o recepción de desechos de buques relacionados con la seguridad y la prevención de riesgos tanto personales como medioambientales.

Artículo 6. *Gestión de las instalaciones portuarias receptoras.*

Los gestores de las instalaciones portuarias receptoras de cada puerto que recojan, transporten, manipulen o traten desechos de buques harán posible la gestión de los desechos de forma respetuosa con el medio ambiente de conformidad con lo dispuesto en el título III de la Ley 22/2011, de 28 de julio, y en las restantes normas de la Unión Europea y nacionales en materia de residuos.

En especial, los gestores de las instalaciones portuarias receptoras deberán garantizar la recogida separada de los desechos de buques en los puertos para facilitar su reutilización y reciclado, tal y como exigen las normas de la Unión Europea y nacionales en materia de residuos, en particular la Ley 22/2011, de 28 de julio, el Real Decreto 106/2008, de 1 de febrero, sobre pilas y acumuladores y la gestión ambiental de sus residuos, y el Real Decreto 110/2015, de 20 de febrero, sobre residuos de aparatos eléctricos y electrónicos. A fin de facilitar este proceso, las instalaciones portuarias receptoras tendrán capacidad para recoger las fracciones de desechos de buques por separado de conformidad con las categorías definidas en el Convenio MARPOL, teniendo en cuenta las directrices relativas a este convenio.

Así mismo, serán de aplicación los requisitos más estrictos en lo que respecta a la gestión de los residuos de cocina procedentes del transporte internacional establecidos en el Reglamento (CE) n.º 1069/2009 del Parlamento Europeo y del Consejo, de 21 de octubre de 2009, por el que se establecen las normas sanitarias aplicables a los subproductos animales y los productos derivados no destinados al consumo humano y por el que se deroga el Reglamento (CE) n.º 1774/2002.

Artículo 7. *Certificado de aptitud de medios flotantes.*

1. Los gestores de las instalaciones portuarias receptoras que utilicen medios flotantes para prestar el servicio de recepción a los buques, sin perjuicio de las demás autorizaciones que puedan resultar preceptivas, deberán obtener un certificado de aptitud expedido por el Capitán Marítimo correspondiente, según el modelo que figura en el anexo VI.

2. El certificado de aptitud deberá ser solicitado por medios electrónicos por el gestor de la instalación portuaria receptora ante la capitanía marítima correspondiente. La solicitud deberá ser resuelta y su resolución notificada en un plazo máximo de tres meses, previo informe favorable de los servicios de inspección de la capitanía marítima. Transcurrido este plazo, el solicitante podrá entender desestimada su solicitud por silencio administrativo. Contra la desestimación de la solicitud podrá interponerse recurso de alzada ante el Director General de la Marina Mercante.

3. El certificado se mantendrá vigente mientras no se modifiquen las características de los medios flotantes utilizados por la instalación portuaria receptora, sujeto al resultado de las inspecciones que la capitanía marítima determine.

Artículo 8. *Clasificación de las instalaciones portuarias receptoras.*

Atendiendo a los tipos de desechos de buques que reciban, las instalaciones portuarias receptoras se clasifican en las siguientes categorías:

a) Convenio MARPOL anexo I: Las que reciben desechos generados por buques y/o residuos de carga oleosos de los buques, incluidos en el anexo I del Convenio MARPOL.

b) Convenio MARPOL anexo II: Las que reciben residuos de carga de sustancias nocivas líquidas de los buques, incluidas en el anexo II del Convenio MARPOL.

c) Convenio MARPOL anexo IV: Las que reciben aguas sucias de los buques, incluidas en el anexo IV del Convenio MARPOL.

d) Convenio MARPOL anexo V: Las que reciben desechos generados por buques y/o residuos de carga, incluidos en el anexo V del Convenio MARPOL.

e) Convenio MARPOL anexo VI: Las que reciben sustancias que agotan la capa de ozono y equipos que las contienen, y residuos de los sistemas de limpieza de los gases de escape, incluidos en el anexo VI del Convenio MARPOL.

f) Desechos pescados de forma no intencionada: Las que reciben los desechos recogidos en las artes de pesca de forma no intencionada durante operaciones de pesca, conforme a la definición del artículo 2.k).

Artículo 9. *Registro de servicios de recepción de desechos de buques.*

1. Los gestores de las instalaciones portuarias receptoras deberán cumplimentar documentalmente un registro de los servicios que prestan a los buques, donde habrán de figurar, como mínimo, los siguientes datos:

a) Fecha y hora de comienzo de la prestación del servicio.

b) Fecha y hora de finalización del servicio.

c) Nombre, número OMI, bandera y tipo de buque.

d) Cantidad, naturaleza y destino de los desechos de buques recibidos; se inscribirá también el medio de recogida y transporte.

e) Incidencias acaecidas durante la prestación del servicio.

Lo establecido en este apartado no se aplicará en los puertos exceptuados de la obligación establecida en el artículo 17.2, los cuales solo deberán llevar un registro de las cantidades globales recogidas y de las incidencias acaecidas en la prestación del servicio.

2. El registro deberá documentarse en un registro informatizado que reúna las debidas garantías de fiabilidad. A efectos de facilitar la interoperabilidad, los intercambios de datos de registro con autoridades nacionales seguirán la estructura y formatos que se determinen por Puertos del Estado.

3. El registro podrá ser consultado por las autoridades competentes. La información en ellos contenida estará disponible para dichas consultas durante un período de cinco años.

4. El registro actuará como el archivo cronológico de la instalación portuaria receptora en el ámbito de la recogida de residuos, previsto en el artículo 40 de la Ley 22/2011, de 28 de julio, siempre y cuando incorpore las restantes informaciones necesarias para constituir el mismo y la acreditación documental de las operaciones de gestión de residuos.

Los gestores de las instalaciones portuarias receptoras deberán cumplir asimismo con las restantes obligaciones de información previstas en el artículo 41.1 de la Ley 22/2011, de 28 de julio.

Artículo 10. *Notificación e investigación de supuestas deficiencias de las instalaciones portuarias receptoras.*

1. El capitán, la compañía naviera o, en su caso, el armador de un buque español que vaya a notificar las supuestas deficiencias de una instalación portuaria receptora situada fuera del territorio nacional, dirigirá a la Dirección General de la Marina Mercante, debidamente cumplimentado y firmado, el formulario contenido en el apéndice 1 de las «Orientaciones refundidas para los proveedores y usuarios de las instalaciones portuarias de recepción» de la OMI (MEPC.1/Circ.834/Rev.1), o, en su caso, el formulario de la OMI que lo sustituya. Dicho formulario estará disponible en el portal de internet del Ministerio de Transportes, Movilidad y Agenda Urbana.

2. La Dirección General de la Marina Mercante notificará a las autoridades del Estado rector del puerto correspondiente y a la OMI, mediante los formularios y procedimientos definidos por esta última, las supuestas deficiencias de las instalaciones portuarias receptoras comunicadas a España en su calidad de Estado de abanderamiento.

3. Las administraciones portuarias adoptarán las medidas necesarias para que se investiguen y se notifiquen los resultados de estas investigaciones mediante los formularios y procedimientos de la OMI, todos los casos de supuestas deficiencias de instalaciones portuarias receptoras comunicados a España en su calidad de Estado rector del puerto, correspondiendo a Puertos del Estado actuar como punto de contacto nacional.

Cuando se trate de puertos de titularidad estatal, corresponderá a las autoridades portuarias realizar la investigación y notificar el resultado de la misma a Puertos del Estado. Cuando se trate de puertos de titularidad de una comunidad autónoma estas funciones corresponderán a las autoridades autonómicas competentes. En ambos casos Puertos del Estado notificará los resultados de estas investigaciones a la OMI y al Estado de abanderamiento que informó.

Las administraciones portuarias podrán recabar la cooperación de la administración marítima, en el ámbito de sus competencias, para el ejercicio de las funciones anteriores.

Artículo 11. *Planes de recepción y manipulación de desechos de buques.*

1. La entidad gestora del puerto aprobará y aplicará un plan de recepción y manipulación de desechos, previa consulta a las partes interesadas y de conformidad con lo establecido en este real decreto, en especial con los requisitos que figuran en el anexo I. El contenido del plan garantizará la correcta gestión ambiental de los mismos.

2. La entidad gestora del puerto deberá aprobar un nuevo plan de recepción y manipulación de desechos de buques al menos cada cinco años y, en todo caso, cuando se introduzcan cambios significativos que afecten al funcionamiento del puerto o a la prestación del servicio. Si en esos cinco años no se produce ningún cambio significativo, el nuevo proceso de aprobación podrá consistir en la validación del plan existente.

Se entiende por cambios significativos todas aquellas circunstancias sobrevenidas que afecten de modo relevante a las condiciones de prestación del servicio, y en particular, los relativos a los cambios estructurales en el tráfico del puerto, el desarrollo de nuevas infraestructuras, las modificaciones en la demanda y en la oferta de instalaciones portuarias receptoras y las nuevas técnicas de tratamiento de los desechos a bordo de los buques.

3. En el procedimiento de aprobación y de modificación de los planes de recepción y manipulación de desechos de buques deberá abrirse un periodo de información pública con arreglo al artículo 83 de la Ley 39/2015, de 1 de octubre, de Procedimiento Administrativo Común de las Administraciones Públicas, y un periodo de audiencia a las partes interesadas, con arreglo al artículo 82 de la misma ley, entre las que han de contarse los usuarios de puerto y los gestores de las instalaciones portuarias receptoras de desechos, a través de las asociaciones más representativas cuyos fines guarden relación directa con el servicio así como, entre otras, cuando proceda, las organizaciones que apliquen las obligaciones en materia de responsabilidad ampliada del productor, las ONG, las entidades representantes de consumidores y usuarios, las organizaciones empresariales y sindicales y demás entidades cuyos fines, acreditados en sus estatutos, pudieran verse afectados.

Así mismo, se solicitará informe preceptivo de las Administraciones públicas territoriales con competencia en materia de gestión de residuos. Este informe deberá emitirse en el plazo de un mes desde la recepción de la documentación correspondiente pudiéndose proseguir las actuaciones sin ser tenido en cuenta para la aprobación del plan si no fuera remitido en dicho plazo.

En el caso de los puertos de titularidad estatal, las autoridades portuarias solicitarán informe preceptivo a Puertos del Estado previo a la aprobación del Plan de recepción y manipulación de desechos de buques.

4. La entidad u órgano que ejerza las competencias de control de la entidad gestora del puerto supervisará la aplicación de los planes de recepción y manipulación de desechos de buques y su actualización conforme a lo previsto en los apartados 1 y 2.

Artículo 12. *Guías de Usuario.*

1. La entidad gestora del puerto elaborará una Guía de Usuario de los elementos esenciales de los planes de recepción y manipulación de desechos de buques, que contendrá, de una manera sencilla y abreviada, la siguiente información:

a) Situación de las instalaciones portuarias receptoras correspondientes a cada muelle, y, cuando proceda, el horario de apertura.

b) Lista de los desechos de buques, gestionados normalmente por el puerto.

c) Lista de los puntos de contacto, los gestores de las instalaciones portuarias receptoras y los servicios ofrecidos.

d) Descripción de los procedimientos de entrega de desechos de buques.

e) Descripción de los sistemas de recuperación de los costes, incluyendo los sistemas de gestión de residuos y de financiación, mencionados en el anexo IV.

2. Las Guías de Usuario estarán actualizadas y disponibles, al menos, en castellano y en inglés.

3. Dicha información estará disponible por medios electrónicos en el sistema de intercambio de información marítima SafeSeaNet y se hará pública a través del portal de internet de la entidad gestora del puerto y de las instalaciones portuarias receptoras de desechos de buques.

Artículo 13. *Planes conjuntos de recepción y manipulación de desechos de buques.*

Cuando así lo aconsejen razones de eficiencia, dos o más puertos vecinos de la misma región geográfica podrán elaborar conjuntamente los planes de recepción y manipulación de desechos, con la adecuada participación de cada puerto, siempre que se especifique la necesidad y disponibilidad de instalaciones portuarias receptoras para cada uno de los puertos.

Artículo 14. *Exención del Plan de recepción y manipulación de desechos de buques.*

1. Las entidades gestoras de los puertos pequeños no comerciales caracterizados por un tráfico raro o escaso constituido exclusivamente por embarcaciones y buques de recreo que no realicen actividades comerciales, podrán eximir a estos puertos de las obligaciones establecidas en los artículos 11, 12 y 13, si las instalaciones portuarias receptoras del puerto están integradas en el sistema municipal de gestión de residuos y se garantiza que la

información sobre el sistema de gestión de residuos se pone a la disposición de los usuarios de dichos puertos. Previamente, la entidad gestora del puerto deberá recabar el informe de la capitanía marítima al que se refiere el artículo 5.2, que en estos casos será también vinculante en lo relativo a la caracterización del tráfico marítimo como raro o escaso.

2. Las entidades gestoras de los puertos indicados en el apartado anterior notificarán el nombre y la ubicación de los puertos eximidos a través del sistema de intercambio de información marítima SafeSeaNet.

Artículo 15. *Formación del personal.*

Las entidades gestoras de los puertos y los gestores de las instalaciones portuarias receptoras garantizarán que todo el personal reciba la formación necesaria al objeto de adquirir los conocimientos esenciales para su trabajo en lo que respecta al manejo de desechos, prestando una atención particular a los aspectos de salud y seguridad relacionados con la manipulación de materiales peligrosos, y que los requisitos de formación se actualicen periódicamente para responder a los desafíos de la innovación tecnológica.

Para tal finalidad, las entidades gestoras de los puertos determinarán los requisitos mínimos exigibles para garantizar la formación necesaria del personal de las instalaciones portuarias receptoras de cada uno de los puertos bajo su competencia, en función de sus características.

CAPÍTULO III

Entrega de desechos de buques

Artículo 16. *Notificación previa de desechos de buques.*

1. Este artículo se aplicará a los buques de arqueo bruto igual o superior a 300, siempre que expresamente no se establezca otra cosa distinta, exceptuando los buques pesqueros, los buques tradicionales, las embarcaciones de recreo y los buques de recreo, todos ellos, de eslora inferior a 45 metros.

2. La naviera o en su caso el armador, el consignatario o el capitán de un buque que se dirija a un puerto español deberá cumplimentar con veracidad y exactitud el formulario de notificación previa de desechos que figura en el anexo II y comunicar toda la información contenida en dicho formulario a la capitanía marítima correspondiente, a la entidad gestora del puerto y a las restantes autoridades competentes, incluidas las aduaneras, con la siguiente antelación:

a) Como mínimo veinticuatro horas antes de la llegada prevista del buque, si se conoce el puerto de escala;

b) En cuanto se conozca el puerto de escala, si se dispone de esa información con menos de veinticuatro horas de antelación a la llegada; o

c) A más tardar en el momento de salir del último puerto, si la duración del viaje es inferior a veinticuatro horas.

La notificación de la información contenida en el formulario de notificación previa de desechos se realizará por medios electrónicos a través de la ventanilla única nacional, de conformidad con el Real Decreto 210/2004, de 6 de febrero, por el que se establece un sistema de seguimiento y de información sobre el tráfico marítimo, y el Real Decreto 1334/2012, de 21 de septiembre, sobre las formalidades informativas exigibles a los buques mercantes que lleguen a los puertos españoles o que salgan de éstos.

3. La información contenida en el formulario de notificación previa de desechos estará disponible a bordo, preferiblemente en formato electrónico, al menos hasta el siguiente puerto de escala y se facilitará a petición de las autoridades marítimas y portuarias, así como de las autoridades competentes de los demás Estados miembros de la Unión Europea.

4. La información contenida en la notificación previa de los buques será compartida sin demora con las autoridades competentes en materia de control del cumplimiento a través de la ventanilla única, teniendo la capitanía marítima a su cargo el examen de dicha información.

Artículo 17. *Entrega de los desechos de buques.*

1. El capitán de un buque que haga escala en un puerto español entregará obligatoriamente en una instalación portuaria receptora, antes de abandonar el puerto, todos los desechos de buques que lleve a bordo, de conformidad con las normas pertinentes en materia de descargas, en especial las establecidas en el Convenio MARPOL.

2. Tras la entrega, el gestor de la instalación portuaria receptora cumplimentará con veracidad y exactitud el formulario que figura en el anexo III y expedirá y entregará, sin demora innecesaria, el recibo de entrega de desechos al capitán del buque.

La obligación establecida en el párrafo anterior no se aplicará a las instalaciones sin dotación de personal para la recepción de desechos de los puertos pequeños ni de los que se sitúen en lugares remotos, siempre que estas circunstancias estén contempladas en los planes de recepción y manipulación de desechos y se haya comunicado el nombre y ubicación del puerto a través del sistema de intercambio de información marítima SafeSeaNet. Esta excepción se podrá aplicar parcialmente, afectando solo a determinados tipos de desechos o buques.

Los espacios y dársenas pesqueras, así como los espacios destinados a usos náutico-deportivos, integrados en la unidad de gestión de un puerto comercial podrán ser considerados como puertos pequeños y acogerse a la excepción contemplada en este apartado cuando, en consideración a su tamaño y a las necesidades operativas de sus usuarios, se haya establecido que el servicio de recogida de desechos se prestará mediante instalaciones sin dotación de personal.

3. Cuando los desechos del anexo V del Convenio MARPOL que se hubieran entregado contengan desechos de subproductos animales no destinados al consumo humano (SANDACH) o de artes de pesca que contienen plástico, tal y como se definen en el anexo III, se expedirá y entregará, además, el recibo complementario de entrega de desechos que figura en dicho anexo, con los mismos requisitos del apartado 2.

4. La naviera o en su caso el armador, el consignatario o el capitán de los buques a los que se refiere el artículo 16.1, comunicará a la capitanía marítima y a la entidad gestora del puerto por medios electrónicos a través de la ventanilla única nacional, antes de salir del puerto o en cuanto haya recibido el recibo de entrega de desechos, la información contenida en éste de acuerdo con el Real Decreto 210/2004, de 6 de febrero, y el Real Decreto 1334/2012, de 21 de septiembre. De la misma forma, comunicará por medios electrónicos a través de la ventanilla única a la entidad gestora del puerto y a la autoridad medioambiental y aduanera competentes la información contenida en el recibo complementario de entrega de desechos.

La información del recibo de entrega de desechos de buques estará disponible a bordo durante al menos dos años, en su caso, junto con el correspondiente Libro de registro de hidrocarburos, Libro de registro de carga y Libro de registro de basuras o con el plan de gestión de basuras, y se facilitará a petición de las autoridades marítimas y portuarias españolas, así como de las autoridades competentes de los demás Estados miembros de la Unión Europea.

5. No obstante lo expuesto en el apartado 1, el buque podrá salir del puerto de escala sin entregar los desechos de buques, cuando:

a) De la información facilitada de conformidad con los anexos II y III se deduzca que existe una capacidad específica de almacenamiento suficiente para todos los desechos de buques que se hayan acumulado y que vayan a acumularse durante el viaje previsto del buque hasta el siguiente puerto de escala, debiéndolo autorizar expresamente la capitanía marítima;

b) de la información disponible a bordo de los buques exceptuados de la obligación de notificación regulada en el artículo 16 se deduzca que existe una capacidad específica de almacenamiento suficiente para todos los desechos de buques que se hayan acumulado y que vayan a acumularse durante el viaje previsto del buque hasta el siguiente puerto de escala; o

c) se limite a hacer escala en fondeadero durante menos de siete días en las condiciones establecidas en el artículo 3.2 y en todo caso, durante menos de veinticuatro horas o en condiciones meteorológicas adversas.

6. La capitanía marítima exigirá al buque la entrega de todos sus desechos de buques antes de salir de puerto cuando se desconozca el siguiente puerto de escala o no se pueda determinar según la información disponible, en especial aquella disponible en el sistema de intercambio de información marítima SafeSeaNet y en el GISIS, que el siguiente puerto de escala dispone de instalaciones portuarias receptoras adecuadas.

La misma resolución se adoptará cuando el buque haya incumplido las obligaciones establecidas en el artículo 16 o cuando estando el buque fondeado se compruebe que las condiciones de almacenamiento a bordo no son las adecuadas o la capacidad específica de almacenamiento es insuficiente para todos los desechos que se hayan acumulado y que vayan a acumularse durante el viaje previsto.

7. De la resolución adoptada por la capitanía marítima a tenor de lo dispuesto en los apartados 5 y 6, así como de las exenciones concedidas en virtud del artículo 21, se informará sin demora a la entidad gestora del puerto.

8. Lo dispuesto en el apartado 5 se aplicará sin perjuicio de disposiciones más rigurosas para los buques adoptadas de conformidad con el Derecho internacional.

Artículo 18. *Sistemas de recuperación de costes.*

1. Los costes del servicio de recepción de los desechos de buques, excluidos los residuos de carga, serán sufragados mediante el pago de tarifas por parte de los buques, con arreglo a lo dispuesto en la legislación específica. Esos costes incluirán los elementos enumerados en el anexo IV.

2. Los sistemas de recuperación de los costes no deberán constituir un incentivo para que los buques descarguen sus desechos en el mar. A tal fin, las entidades gestoras de los puertos aplicarán en el diseño y funcionamiento de los sistemas de recuperación de los costes los principios que figuran a continuación:

a) Los buques abonarán una tarifa indirecta, con independencia de si se entregan o no desechos a una instalación portuaria receptora.

b) La tarifa indirecta cubrirá:

1.º Los costes administrativos indirectos; y

2.º Una proporción significativa de los costes operativos directos indicados en el anexo IV que representará al menos el 30 % del total de los costes directos de la entrega efectiva de desechos del año anterior, pudiendo tener en cuenta también los costes relativos al volumen de tráfico previsto para el año siguiente.

c) No se cobrará ninguna tarifa directa sobre los desechos del anexo V del Convenio MARPOL distintos de los residuos de carga, a fin de garantizar un derecho de entrega sin ningún coste adicional basado en el volumen de desechos entregados, excepto cuando dicho volumen supere la capacidad máxima específica de almacenamiento indicada en el formulario establecido en el anexo II, o se desvíe significativamente del volumen a entregar notificado en dicho formulario. Este régimen cubrirá los desechos pescados de manera no intencionada, en particular en lo relativo al derecho de entrega sin coste adicional.

d) Para evitar que los costes de recogida y tratamiento de los desechos pescados de manera no intencionada corran exclusivamente a cargo de los usuarios de los puertos de entrega, las entidades gestoras de los puertos cubrirán, cuando proceda, dichos costes a partir de los ingresos generados por sistemas de financiación alternativos, entre ellos, por los sistemas de gestión de residuos, por la financiación disponible de la Unión Europea, de la Administración General del Estado o de las comunidades autónomas y, en su caso, por los sistemas de responsabilidad ampliada del productor.

e) Las entidades gestoras de los puertos podrán proporcionar incentivos financieros adicionales, mediante los sistemas de financiación alternativos que se habiliten, a los buques que entreguen desechos pescados de manera no intencionada, siempre que pueda demostrarse que el buque participa en una iniciativa organizada de entrega de estos desechos, a los efectos de fomentar su participación en estas iniciativas.

f) Las entidades gestoras de los puertos podrán proporcionar incentivos financieros adicionales para la entrega de residuos procedentes del lavado de tanques que contengan sustancias flotantes persistentes de gran viscosidad, a los efectos de fomentar su entrega.

g) La tarifa indirecta no incluirá los desechos de los sistemas de limpieza de los gases de escape, cuyos costes se cubrirán en función de los tipos y cantidades de desechos entregados.

3. En su caso, la parte de los costes no cubierta por la tarifa indirecta se cubrirá en función de los tipos y cantidades de desechos entregados realmente por el buque.

4. Según la legislación aplicable en cada caso, se podrán establecer tarifas diferenciadas en función de los siguientes elementos:

a) La categoría, el tipo y el tamaño del buque;

b) la prestación de servicios a buques fuera de los horarios normales de funcionamiento del puerto; o

c) la naturaleza peligrosa de los desechos.

5. Las tarifas se reducirán en función de los siguientes elementos:

a) El tipo de actividad comercial que realice el buque, en particular cuando se trate de transporte marítimo comercial de corta distancia; y

b) El diseño, el equipo y la explotación del buque demuestren que el buque genera cantidades limitadas de desechos y gestiona sus desechos de manera sostenible y respetuosa del medio ambiente, de conformidad con los criterios establecidos en el Reglamento de Ejecución (UE) 2022/91 de la Comisión de 21 de enero de 2022 por el que se definen los criterios para determinar que un buque genera cantidades limitadas de desechos y los gestiona de manera sostenible y correcta desde el punto de vista medioambiental, de conformidad con la Directiva (UE) 2019/883 del Parlamento Europeo y del Consejo.

Podrán aplicarse reducciones de las tarifas cuando se entreguen, conforme a lo establecido en los apartados 2.e) y 2.f), desechos pescados de manera no intencionada, siempre que pueda demostrarse que el buque participa en una iniciativa organizada de entrega de estos desechos, así como por la entrega de residuos procedentes del lavado de tanques.

Artículo 19. *Información sobre las tarifas.*

Para garantizar que las tarifas sean equitativas, transparentes, fáciles de identificar y no discriminatorias, y reflejen los costes de las instalaciones y los servicios que se ofrecen y, en su caso, se utilizan, los importes de las tarifas y las bases de cálculo correspondientes se pondrán a disposición de los usuarios del puerto en los planes de recepción y manipulación de desechos en castellano y, cuando proceda, en inglés.

Dicha información estará también disponible a través del portal de internet y otros medios electrónicos de las entidades gestoras de los puertos y de las instalaciones receptoras de desechos.

Artículo 20. *Seguimiento sobre los desechos pescados de manera no intencionada.*

1. Las entidades gestoras de los puertos recogerán los datos de seguimiento sobre el volumen y la cantidad de desechos pescados de manera no intencionada y los comunicarán a la Dirección General de la Costa y el Mar del Ministerio para la Transición Ecológica y el Reto Demográfico, con periodicidad anual.

La metodología aplicable a los datos de seguimiento y el formato de su comunicación serán los establecidos en el Reglamento de Ejecución (UE) 2022/92 de la Comisión de 21 de enero de 2022 por el que se establecen disposiciones de aplicación de la Directiva (UE) 2019/883 del Parlamento Europeo y del Consejo en lo que respecta a las metodologías aplicables a los datos de seguimiento y el formato de notificación de los desechos pescados de manera no intencionada.

2. La Dirección General de la Costa y el Mar transmitirá dichos datos de seguimiento a:

a) La Comisión Europea; y

b) Los organismos responsables de los Convenios Marinos Regionales de Protección del Medio Marino, según las instrucciones acordadas en el marco de estos Convenios.

Artículo 21. *Exenciones de notificación y entrega de desechos de buque.*

1. La Dirección General de la Marina Mercante podrá eximir del cumplimiento de las obligaciones establecidas en los artículos 16 y 17.1 a los buques que hagan escala en los puertos españoles y operen en tráfico regular con escalas frecuentes y regulares, siempre que el otorgamiento de la exención no tenga repercusiones negativas en la seguridad marítima, la salud, las condiciones de vida o de trabajo a bordo o el medio marino y exista un acuerdo que asegure la entrega de los desechos y el pago de las tarifas en uno de los puertos situados en la ruta del buque. El acuerdo de entrega y pago deberá cumplir con los requisitos siguientes:

a) Estar acreditado por un contrato firmado con el gestor de una instalación portuaria receptora y por recibos de entrega de desechos;
b) Haber sido comunicado a todas las entidades gestoras de los puertos situados en la ruta del buque; y
c) Haber sido aceptado por la entidad gestora del puerto donde se realiza la entrega y el pago, que podrá ser un puerto de la Unión Europea u otro puerto en el que se disponga de instalaciones adecuadas, según se haya determinado sobre la base de la información disponible en el sistema de intercambio de información marítima SafeSeaNet y en el GISIS. Cuando se trate de un puerto español, la entidad gestora comunicará la aceptación del acuerdo de entrega y pago a la capitanía marítima del puerto.

2. La solicitud de exención, dirigida al Director General de la Marina Mercante, deberá ser presentada, por medios electrónicos, por el capitán o, en su nombre, por el representante del buque ante la capitanía marítima de cualquiera de los puertos de escala, incluyendo claramente en ella los puertos de escala entre los que el buque realiza el tráfico regular con escalas frecuentes y regulares, especificando aquellos en los que solicita exención y los tipos de desechos para los que la solicita, con indicación expresa de si la solicitud de exención se refiere a todos los desechos del buque o solamente a determinados tipos.
La solicitud deberá ir acompañada de la siguiente documentación:

a) Documentación acreditativa de que el buque opera en tráfico regular con escalas frecuentes y regulares entre los puertos para los que solicita exención.
b) Plan de gestión y entrega de desechos que justifique, para cada tipo de desecho para el que solicita exención y puerto de la ruta, que en ningún momento se va a sobrepasar la máxima capacidad específica de almacenamiento. El plan incluirá la determinación de las cantidades de desechos que se prevén que se van a generar y a entregar.
c) Copia de los contratos firmados con los gestores de las instalaciones portuarias receptoras del puerto o puertos en los que tiene previsto descargar los desechos de conformidad con lo dispuesto en el plan de gestión y entrega de desechos.
d) Copia de la comunicación realizada a las entidades gestoras de los puertos de la ruta de conformidad con el apartado 1.b).
e) Documentos de aceptación de los acuerdos de entrega y pago por las entidades gestoras de los puertos de entrega.
f) Tabla de capacidades específicas de almacenamiento de cada tipo de desechos MARPOL.
g) Copia del Certificado internacional de prevención de la contaminación por hidrocarburos (IOPP) y su suplemento.
h) Copia del Libro registro de hidrocarburos.
i) Copia del Certificado internacional de prevención de la contaminación por aguas sucias.
j) Copia del Libro registro de basuras.
k) Copia del Plan de gestión de basuras.

Las solicitudes, tras ser informadas por la capitanía marítima, serán remitidas a la Dirección General de la Marina Mercante.
La capitanía marítima podrá llevar a cabo una inspección a bordo con objeto de constatar la veracidad de la información facilitada por el capitán del buque y el cumplimiento de las condiciones para la concesión de la exención, pudiendo recabar, a efectos de verificar que la exención solicitada no tiene repercusiones negativas en la salud, las condiciones de

vida o de trabajo a bordo, la cooperación de los órganos competentes en estas materias en el caso de que lo considere necesario.

3. Cuando la Dirección General de la Marina Mercante estime que se cumplen las condiciones para la concesión de la exención, expedirá un certificado de exención conforme al modelo que figura en el anexo V. El plazo para resolver la solicitud y notificar su resolución será de tres meses. Transcurrido este plazo, el solicitante podrá entender desestimada su solicitud por silencio administrativo. Contra la desestimación de la solicitud podrá interponerse recurso de alzada ante la Secretaría General de Transportes y Movilidad del Ministerio de Transportes, Movilidad y Agenda Urbana.

La validez del certificado de exención no superará la del acuerdo de entrega y pago y será como máximo de dos años, contados desde su fecha de expedición y en tanto en cuanto se mantengan las condiciones en virtud de las cuales se concedió la exención. Para la renovación del certificado se deberá presentar un recibo de entrega de desechos expedido por la instalación portuaria receptora, en el que conste el total de desechos efectivamente entregados durante el periodo de validez del certificado, así como una certificación de haber realizado los pagos correspondientes y acreditar que las condiciones originales se mantienen sin variación.

4. No obstante la exención concedida, el capitán de un buque no podrá dirigirse hacia el siguiente puerto de escala si la capacidad específica de almacenamiento del buque es insuficiente para todos los desechos que se hayan acumulado y que vayan a acumularse durante el viaje previsto, debiendo hacer entrega de los desechos antes de abandonar el puerto.

El capitán deberá informar puntualmente a la Dirección General de la Marina Mercante de cualquier variación en relación con los puertos de escala entre los que el buque realiza tráfico regular y facilitar, a requerimiento de los servicios de inspección de la capitanía marítima, el acceso a los justificantes de entrega de desechos, así como a los libros de registro correspondientes.

Si el buque varía su ruta, sufre modificaciones significativas en sus sistemas de gestión de desechos o éstos quedan fuera de servicio, la exención quedará sin efecto.

5. El capitán del buque beneficiario de una exención podrá obtener de las entidades gestoras de los puertos donde no se efectúe la descarga una bonificación, conforme a lo que se determine por la administración competente en materia de regulación de las tarifas correspondientes.

6. La Dirección General de la Marina Mercante comunicará las exenciones otorgadas a las entidades gestoras de los puertos situados en la ruta del buque. La información contenida en el certificado de exención se comunicará al sistema de intercambio de información marítima SafeSeaNet, por medios electrónicos.

7. La Dirección General de la Marina Mercante garantizará la eficacia de la supervisión y el control del cumplimiento de los acuerdos de entrega y pago vigentes para los buques exentos que visiten los puertos nacionales, de conformidad con el capítulo IV.

CAPÍTULO IV

Control de cumplimiento

Artículo 22. *Inspecciones de buques.*

1. Los buques que hagan escala u operen en un puerto español estarán sometidos a las inspecciones que determine la Dirección General de la Marina Mercante con objeto de comprobar el cumplimiento de lo dispuesto en este real decreto.

Estas inspecciones se realizarán siguiendo los criterios y trámites procedimentales establecidos en el Reglamento de inspección y certificación de buques civiles, aprobado por el Real Decreto 1837/2000, de 10 de noviembre, así como en el Reglamento por el que se regulan las inspecciones de buques extranjeros en puertos españoles, aprobado por el Real Decreto 1737/2010, de 23 de diciembre, en aquellos aspectos que les sea de aplicación.

2. La Dirección General de la Marina Mercante, a través de las capitanías marítimas, inspeccionará anualmente, como mínimo, el quince por ciento del promedio del número anual de buques individuales que hayan hecho escala en puertos españoles durante los tres

últimos años, según lo registrado en el sistema de intercambio de información marítima SafeSeaNet.

3. Para cumplir con el objetivo anual de inspecciones, las capitanías marítimas seleccionarán los buques en función de su perfil de riesgo con arreglo al mecanismo de selección de la Unión Europea.

4. A fin de garantizar, en la medida de lo posible y con independencia del estado de pabellón del buque, el cumplimiento del presente real decreto por los buques exceptuados de la aplicación del artículo 16, las capitanías marítimas realizarán inspecciones de carácter selectivo.

Previamente a la selección de un buque para su inspección, la capitanía marítima podrá solicitar al consignatario o al capitán la presentación de la información de los últimos recibos de entrega de desechos, de conformidad con lo establecido en el artículo 17, apartados 2 y 3.

5. Corresponderá a la Dirección General de la Marina Mercante definir los criterios de selección aplicables a las inspecciones previstas en el apartado 4, para lo cual podrá tener en cuenta el mecanismo de selección de la Unión Europea.

6. Sin perjuicio de lo dispuesto en los apartados 3 y 5, las capitanías marítimas procederán a inspeccionar un buque si existen motivos fundados para pensar que ha incumplido el requisito de entrega obligatoria dispuesto en el artículo 17.1 o las normas en materia de descargas, en especial, las establecidas en el Convenio MARPOL.

7. Cuando los incumplimientos estén relacionados con la información contenida en el formulario de notificación previa de desechos de buques del artículo 16 o en el recibo de entrega de desechos de buques del artículo 17 o cualquier otra circunstancia relacionada con la entrega de desechos, la capitanía marítima los comunicará inmediatamente a la entidad gestora del puerto correspondiente.

Artículo 23. *Inmovilización de buques.*

1. Si la capitanía marítima considera que los resultados de una inspección acreditan el incumplimiento del requisito de entrega de desechos conforme a lo dispuesto en este real decreto, prohibirá al buque, como medida provisional, salir del puerto hasta que haya entregado sus desechos a una instalación portuaria receptora conforme a lo dispuesto en el artículo 17, sin perjuicio de la incoación del correspondiente procedimiento administrativo sancionador de acuerdo con lo establecido en el artículo 26.

2. La inmovilización de un buque se llevará a cabo utilizando los procedimientos especiales regulados en el artículo 40 del Reglamento de inspección y certificación de buques civiles, aprobado por el Real Decreto 1837/2000, de 10 de noviembre, y el artículo 20 del Reglamento por el que se regulan las inspecciones de buques extranjeros en puertos españoles, aprobado por el Real Decreto 1737/2010, de 23 de diciembre, cuando proceda.

Artículo 24. *Supervisión de cumplimiento.*

Las administraciones públicas que ejerzan las competencias de control de los puertos serán las encargadas de la supervisión del cumplimiento de las normas contenidas en este real decreto y de la aplicación, en su caso, de las medidas correctoras correspondientes, de acuerdo con las competencias que tengan atribuidas por la legislación vigente.

Artículo 25. *Registro de inspecciones.*

Las capitanías marítimas transferirán a la base de datos de inspecciones elaborada por la Comisión Europea la información relativa a las inspecciones realizadas en el marco del presente real decreto, incluida la información sobre los casos de incumplimiento y sobre las prohibiciones de salida acordadas, tan pronto como se haya completado el informe de inspección, levantado la prohibición de salida, o concedido una exención.

Artículo 26. *Régimen sancionador.*

La autoridad marítima y las autoridades portuarias de los puertos de interés general sancionarán, en el ámbito de sus competencias, los incumplimientos de las obligaciones establecidas en este real decreto, de conformidad con lo establecido en el título IV del libro

tercero del Texto Refundido de la Ley de Puertos del Estado y de la Marina Mercante, aprobado por el Real Decreto Legislativo 2/2011, de 5 de septiembre, y sin perjuicio del régimen sancionador aplicable en el caso de las entidades gestoras de los puertos de titularidad autonómica, y del régimen sancionador previsto en el capítulo II del título VII de la Ley 22/2011, de 28 de julio.

CAPÍTULO V

Sistema de información y seguimiento

Artículo 27. *Sistema de notificaciones.*

1. Las comunicaciones e intercambio de información a que se refiere este real decreto se basarán en el sistema de intercambio de información marítima SafeSeaNet y se establecerán a través de Puertos del Estado conforme a lo establecido en el Real Decreto 1334/2012, de 21 de septiembre, y la Orden FOM/1194/2011, de 29 de abril, por la que se regula el procedimiento integrado de escala de buques en los puertos de interés general.

2. En particular, se comunicará por medios electrónicos, en un plazo razonable, la siguiente información:

a) La relativa a la hora de llegada real y la hora de salida real de todo buque comprendido en el ámbito de aplicación del artículo 16.1, que haga escala en un puerto, junto con un identificador «locode» de dicho puerto;

b) la contenida en la notificación previa de desechos, según figura en el anexo II;

c) la contenida en el recibo de entrega de desechos, según figura en el anexo III; y

d) la contenida en el certificado de exención, según figura en el anexo V.

3. Las entidades gestoras de los puertos comunicaran en el formato que establezca Puertos del Estado:

a) Las Guías de Usuario previstas en el artículo 12.

b) El nombre y las coordenadas geográficas (longitud y latitud) de los puertos eximidos del Plan de recepción y manipulación de desechos de buques de conformidad a lo establecido en el artículo 14 y de los exceptuados de la obligación de expedición del recibo de entrega de desechos conforme al artículo 17.2.

4. La información contenida en el certificado de exención se comunicará a SafeSeaNet a través de Puertos del Estado conforme al procedimiento que se establezca de común acuerdo entre este y la Dirección General de la Marina Mercante.

5. Puertos del Estado establecerá y mantendrá el sistema SafeSeaNet nacional, bajo la responsabilidad del Ministerio de Transportes, Movilidad y Agenda Urbana, como autoridad nacional competente, y el de ventanilla única marítimo portuaria, conforme a lo establecido en el Real Decreto 210/2004, de 6 de febrero, y el Real Decreto 1334/2012, de 21 de septiembre.

Disposición adicional primera. *Descarga de desechos realizada por los buques exceptuados del ámbito de aplicación de este real decreto.*

1. Los titulares u operadores de los buques no incluidos en el ámbito de aplicación de este real decreto adoptarán las medidas necesarias para garantizar que se descarguen los desechos de estos buques de forma que resulte compatible con lo establecido en el mismo.

2. Las entidades gestoras de los puertos adoptarán medidas para garantizar que los buques afectos a la prestación de servicios portuarios descarguen sus desechos de forma que resulte compatible con lo establecido en este real decreto.

Disposición adicional segunda. *Notificación previa de buques pesqueros de eslora comprendida entre 24 y 45 metros.*

1. El armador, el consignatario o el capitán de un buque pesquero de eslora comprendida entre 24 y 45 metros que se dirija a puerto español cumplimentará con veracidad y exactitud el formulario de notificación previa de desechos que figura en el anexo II y comunicará toda

la información contenida en dicho formulario a la capitanía marítima y a la entidad gestora del puerto, por medios electrónicos a través de la ventanilla única nacional, de conformidad con el Real Decreto 210/2004, de 6 de febrero, y el Real Decreto 1334/2012, de 21 de septiembre, con la antelación prevista en el artículo 16.2.

2. La obligación establecida en el apartado anterior no se aplicará a los buques pesqueros procedentes de caladero o puerto nacional, así como, si la duración de la navegación es inferior a cuatro días, a los procedentes de puerto extranjero.

Disposición transitoria única. *Actualización de las instalaciones existentes.*

1. Los titulares de las instalaciones receptoras portuarias que actualmente se encuentran prestando sus servicios en los puertos españoles en régimen de licencia, autorización o concesión deberán adecuarse a los requisitos establecidos por este real decreto en el plazo de nueve meses contados a partir de su entrada en vigor.

2. Los certificados de aptitud de medios flotantes expedidos por la Dirección General de la Marina Mercante antes de la entrada en vigor de este real decreto seguirán siendo válidos hasta su caducidad.

Disposición derogatoria única. *Derogación normativa.*

Quedan derogadas todas las normas de igual o inferior rango en cuanto contradigan o se opongan a lo establecido en este real decreto y, en particular, las siguientes:

a) El Real Decreto 1381/2002, de 20 de diciembre, sobre instalaciones portuarias de recepción de desechos generados por los buques y residuos de carga.

b) La Orden FOM/1392/2004, de 13 de mayo, relativa a la notificación y entrega de desechos generados por los buques.

[. . .]

Disposición final segunda. *Títulos competenciales.*

El presente real decreto se dicta al amparo de lo establecido en el artículo 149.1.20.ª de la Constitución Española, que atribuye al Estado la competencia exclusiva en materia de marina mercante y puertos de interés general, así como en el artículo 149.1.23.ª que atribuye al Estado la competencia exclusiva en materia de legislación básica sobre protección del medio ambiente, sin perjuicio de las facultades de las comunidades autónomas de establecer normas adicionales de protección.

Disposición final tercera. *Incorporación del Derecho de la Unión Europea.*

Mediante este real decreto se incorpora al Derecho español la Directiva (UE) 2019/883 del Parlamento Europeo y del Consejo de 17 de abril de 2019, relativa a las instalaciones portuarias receptoras a efectos de la entrega de desechos generados por buques, por la que se modifica la Directiva 2010/65/UE y se deroga la Directiva 2000/59/CE.

Disposición final cuarta. *Actualización de tarifas.*

En el plazo de dieciocho meses, a contar desde la entrada en vigor de este real decreto, las Administraciones públicas que ejerzan las competencias de control de las entidades gestoras de los puertos adecuarán sus sistemas tarifarios a los principios previstos en el artículo 18.

En tanto no se produzca la adecuación, las tarifas reguladas por dichas administraciones públicas serán las actualmente vigentes.

Disposición final quinta. *Habilitación normativa.*

1. Con el fin de ejercer una mejor protección del medio marino, se faculta a la Ministra de Transportes, Movilidad y Agenda Urbana y a la Ministra para la Transición Ecológica y el Reto Demográfico para dictar de forma conjunta, en el ámbito de sus competencias, las normas precisas para el desarrollo y aplicación de este real decreto, así como para modificar el contenido de sus anexos I al V cuando sea necesario recoger en ellos nuevos aspectos

técnicos o actualizarlos de conformidad con cambios aprobados por la OMI o la Unión Europea.

2. Se faculta a la Ministra de Transportes, Movilidad y Agenda Urbana a modificar el contenido del anexo VI, cuando sea necesario recoger nuevos aspectos técnicos, con el fin de ejercer una mejor protección del medio marino.

Disposición final sexta. *Entrada en vigor.*

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

ANEXO I

Requisitos de los planes de recepción y manipulación de desechos

Los planes de recepción y manipulación de desechos comprenderán todos los tipos de desechos de buques que habitualmente utilicen el puerto y se elaborarán en función del tamaño del puerto y de los tipos de buques que hagan escala en él.

Los planes de recepción y manipulación de desechos deberán contener los elementos siguientes:

a) Una evaluación de la necesidad de disponer de instalaciones portuarias receptoras, habida cuenta de las necesidades de los buques que habitualmente utilicen el puerto y de aquellos tipos de buques que, aunque no utilicen habitualmente el puerto, participen en el tráfico más relevante con dicho puerto;

b) una descripción del tipo y la capacidad de las instalaciones portuarias receptoras;

c) una descripción de los procedimientos de recepción y recogida de desechos de buques;

d) una descripción del sistema de recuperación de costes;

e) una descripción del procedimiento para comunicar supuestas deficiencias de las instalaciones portuarias receptoras;

f) una descripción del procedimiento de consulta permanente con los usuarios del puerto, prestadores del servicio, operadores de terminales y otras partes interesadas; y

g) una visión de conjunto de los tipos y cantidades de desechos de buques recibidos y manipulados en las instalaciones.

Los planes de recepción y manipulación de desechos podrán incluir:

a) Un resumen de la normativa nacional aplicable y el procedimiento y trámites para la entrega de desechos a las instalaciones portuarias receptoras;

b) los datos de un punto de contacto en el puerto;

c) una descripción del equipo y los procesos de tratamiento previo de flujos de desechos específicos en el puerto, en su caso;

d) una descripción de los métodos de registro del uso real de las instalaciones portuarias receptoras;

e) una descripción de los métodos de registro de las cantidades de desechos entregadas por buques;

f) una descripción de los métodos de gestión de los distintos flujos de desechos en el puerto.

Los procedimientos de recepción, recogida, almacenamiento, tratamiento y eliminación deberán ser conformes en todos sus aspectos a un plan de gestión medioambiental adecuado para la progresiva reducción del impacto ambiental de dichas actividades. Se presumirá tal conformidad si los procedimientos se ajustan a lo dispuesto en el Reglamento (CE) n.º 1221/2009 del Parlamento Europeo y del Consejo, de 25 de noviembre de 2009, relativo a la participación voluntaria de organizaciones en un sistema comunitario de gestión y auditoría medioambientales (EMAS), y por el que se derogan el Reglamento (CE) n.º 761/2001 y las Decisiones 2001/681/CE y 2006/193/CE de la Comisión.

ANEXO II

Formulario de notificación previa

ESPAÑA SPAIN

Formulario de notificación previa para la entrega de desechos en instalaciones portuarias receptoras
Advance notification form for wastes delivery to port reception facilities

Notificación de la entrega de desechos a: (nombre del puerto de escala a que se refiere el artículo 16 del Real Decreto 128/2022, de 15 de febrero, sobre instalaciones portuarias receptoras de desechos de buques.
El presente formulario debe llevarse a bordo del buque junto con el correspondiente Libro de registro de hidrocarburos, Libro de registro de carga, Libro de registro de basuras o plan de gestión de basuras exigidos por el Convenio MARPOL.
Notification of the delivery of waste to: (enter name of port of call, as referred to in Article 16 of Royal Decree 128/2022, of February 15, on port reception facilities of waste from ships.
This form should be retained on board the ship along with the appropriate Oil Record Book, Cargo Record Book, Garbage Record Book or Garbage Management Plan as required by the MARPOL Convention.

1. PORMENORES DEL BUQUE / *SHIP PARTICULARS*

1.1. Nombre del buque: *1.1. Name of ship:*	1.5. Propietario o armador: *1.5. Owner or operator:*
1.2. Número OMI: *1.2. IMO number:*	1.6. Número o letras distintivos: *1.6. Distinctive number or letter:* Número MMSI: *MMSI number:*
1.3. Arqueo bruto: *1.3. Gross tonnage:*	1.7. Estado de abanderamiento: *1.7. Flag State:*
1.4. Tipo de buque: *1.4. Type of ship:*	☐ Petrolero *Oil tanker* ☐ Buque tanque quimiquero *Chemical tanker* ☐ Granelero *Bulk carrier* ☐ Buque portacontenedores *Container* ☐ Buque de carga distinto de los anteriores *Other cargo ship* ☐ Buque de pasaje *Passenger ship* ☐ Buque de transbordo rodado (*Ro-ro*) ☐ Otro (especifíquese) *Other (specify)*

2. PORMENORES DEL PUERTO Y DEL VIAJE / *PORT AND VOYAGE PARTICULARS*

2.1 Nombre de la localidad terminal: *2.1 Location/terminal name:*	2.6 Último puerto en el que se entregaron desechos: *2.6 Last port where wastes were delivered:*
2.2 Fecha y hora estimada de la llegada (ETA): *2.2 Estimated arrival date and time (ETA):*	2.7 Fecha de la última entrega: *2.7 Date of last delivery:*
2.3 Fecha y hora estimada de la partida (ETD): *2.3 Estimated departure date and time:*	2.8 Siguiente puerto de entrega: *2.8 Next port of delivery*:
2.4 Último puerto y país: *2.4 Last port and country:*	2.9 Persona que presenta este formulario (si es distinta del capitán) *2.9 Person submitting this form (if other than master):*
2.5 Siguiente puerto o país (si se conoce): *2.5 Next port and country (if known):*	

CONFIRMO que los datos contenidos en este documento son exactos y correctos y que existe a bordo suficiente capacidad específica para almacenar todos los desechos generados entre esta notificación y el próximo puerto en el que entregaré los desechos.
(I CONFIRM that the Information of this document is accurate and correct and that there is sufficient dedicated storage capacity onboard to store all waste generated between this notification and the next port at which waste will be delivered)

Fecha (*Date*):_____/_____/_____ Hora *(Time)*: ____:____

El Capitán *(Master)*

3. TIPO Y CANTIDAD DE DESECHOS Y CAPACIDAD DE ALMACENAMIENTO / *TYPE AND AMOUNT OF WASTE AND STORAGE CAPACITY*

Tipo (Type)	Desechos que van a entrgarse (Wastes to be delivered) (m^3)	Máxima capacidad específica de almacenamiento *(Maximum dedicated storage capacity)* (m^3)	Cantidad de desechos que quedan a bordo *(Amount of waste retained on board)* (m^3)	Puerto en el que se van a entregar los desechos restantes *(Port at which remaining waste will be delivered)*	Cantidad estimada de desechos que van a generarse entre la notificación y el siguiente puerto de escala *(Estimated amount of waste to be generated between notification and next port of call)* (m^3)
Anexo I del Convenio MARPOL – Hidrocarburos / *MARPOL Annex I - Oil*					
Aguas de sentina oleosas *Oily bilge wáter*					
Residuos oleosos (fangos) *Oily residues (sludges)*					
Aguas oleosas procedentes del lavado de tanques *Oily tank washings*					
Agua de lastre sucia *Dirty ballast water*					
Depósitos y fangos procedentes de la limpieza de tanques *Scale and sludge from tank cleaning*					
Otros (especifíquense) *Other (please specify)*					
Anexo II del Convenio MARPOL – Sustancias nocivas líquidas / *MARPOL Annex II – Noxious liquid substances (NLS)*					
Sustancia de categoría X (1) *Category X substance (1)*					
Sustancia de categoría Y (1) *Category Y substance (1)*					
Sustancia de categoría Z (1) *Category Z substance (1)*					
Otras sustancias (1) *OS – Other substances (1)*					
Anexo IV del convenio MARPOL – Aguas sucias / *MARPOL Annex IV - Sewage*					
Aguas sucias / *(Sewage)*					
Anexo V del Convenio MARPOL – Basuras / *MARPOL Annex V - Garbage*					
A. Plásticos / *(Plastics)*					
B. Desechos de alimentos *(Food Waste)*					
C. Desechos domésticos (por ejemplo, productos de papel, trapos, vidrios, metales, botellas, loza, etc.) *(Domestic waste (e.g. paper products, rags, glass, metal, bottles, crockery, etc.)*					
D. Aceite de cocina / *(Cooking Oil)*					
E. Cenizas de incinerador *(Incinerator ashes)*					
F. Desechos operacionales *(Operational waste)*					
G. Cadáveres de animales *(Animal carcasses)*					
H. Artes de pesca / *(Fishing gear)*					
I. Desechos electrónicos /*(E-waste)*					
J. Residuos de carga (no perjudiciales para el medio marino)[2] *(Cargo residues (non-HME)[2]*					
K. Residuos de carga (perjudiciales para el medio marino)[2] *(Cargo residues (HME) [2]*					
Anexo VI del Convenio MARPOL – Contaminación atmosférica / *MARPOL Annex VI – Air Pollution related*					
Sustancias que agotan la capa de ozono y equipo que contenga tales sustancias [3] *(Ozone-depleting substances and equipment containing such substances)[3]*					
Residuos de limpieza de los gases de escape *(Exhaust gas-cleaning residues)*					

Otros desechos no regulados en el Convenio MARPOL / *Other waste not covered by MARPOL*					
Desechos pescados de manera no intencionada *(Passively fished waste)*					

(1) Indíquese el nombre de expedición correcto de la sustancia nociva líquida en cuestión. Indicate the proper shipping name of the NLS involved
(2) Indíquese el nombre de expedición correcto de la carga seca. Indicate the proper shipping name of the dry cargo
(3) Resultantes de las actividades normales de mantenimiento a bordo. Arising from normal maintenance activities on board.

ANEXO III

Modelo de recibo de entrega de desechos

ESPAÑA **SPAIN**

RECIBO DE ENTREGA DE DESECHOS MARPOL

MARPOL WASTE DELIVERY RECEIPT

El gestor de la instalación portuaria receptora deberá facilitar este formulario al capitán del buque que haya entregado desechos de conformidad con el artículo 17 del Real Decreto 128/2022, de 15 de febrero, sobre instalaciones portuarias receptoras de desechos de buques.
The designated representative of the port reception facility provider shall provide the following form to the master of a ship that has delivered waste in accordance with Article 17 of Royal Decree 128/2022, of February 15, on port reception facilities of waste from ships.

La instalación portuaria receptora abajo mencionada, autorizada por la Administración española.
The bellow reception facility, authorized by the Spanish Administration.

1. PORMENORES DE LA INSTALACIÓN PORTUARIA RECEPTORA Y DEL PUERTO
PORT RECEPTION FACILITY AND PORT PARTICULARS

1.1. Nombre de la localidad/terminal: *1.1. Location/Terminal name:*		
1.2. Proveedor(es) de la instalación portuaria receptora: *1.2. Reception facility provider(s):*		
1.3. Proveedor(es) de la instalación de tratamiento, si difieren de la anterior: *1.3. Treatment facility provider(s) – if different from above:*		
1.4. Fecha y hora de la descarga de desechos: *1.4. Waste Discharge Date and Time:*	desde: *from:*	hasta: *to:*

2. PORMENORES DEL BUQUE / *SHIP PARTICULARS*

2.1. Nombre del buque: *2.1. Name of ship:*				2.5. Propietario o armador: *2.5. Owner or operator:*
2.2. Número OMI: *2.2. IMO number:*				2.6. Número o letras distintivos: *2.6. Distinctive number or letter:* Número MMSI: *MMSI number:*
2.3. Arqueo bruto: *2.3. Gross tonnage:*				2.7. Estado de abanderamiento: *2.7. Flag State:*
2.4. Tipo de buque: *2.4. Type of ship:*	☐ Petrolero *Oil tanker*	☐ Buque tanque Quimiquero *Chemical tanker*	☐ Granelero *Bulk carrier*	☐ Buque portacontenedores *Container*
	☐ Otro buque de carga distinto de los anteriores *Other cargo ship*	☐ Buque de pasaje *Passenger ship*	☐ Buque de transbordo rodado *Ro-ro*	☐ Otro (especifíquese) *Other (specify)*

3. *TIPO Y CANTIDAD ESTIMADA DE DESECHOS RECIBIDOS*
TYPE AND AMOUNT OF WASTE RECEIVED

Anexo I del MARPOL **Hidrocarburos** *MARPOL, Annex I - Oil*	**Cantidad (m^3)** *Quantity (m^3)*
Aguas de sentina oleosas *Oily bilge water*	
Residuos oleosos (fangos) *Oily residues (sludge)*	
Aguas oleosas procedentes del lavado de tanques *Oily tank washings*	
Agua de lastre sucia *Dirty ballast water*	
Depósitos y fangos procedentes de la limpieza de tanques	
Scale and sludge from tank cleaning	
Otros (especifíquense) *Other (please specify)*	

Anexo II del MARPOL **Sustancias nocivas líquidas** *MARPOL. Annex II - NLS*	**Cantidad (m^3) / Nombre[1]** *Quantity (m^3) / Name[1]*
Sustancia de categoría X *Category X substance*	/
Sustancia de categoríaY *Category Y substance*	/
Sustancia de categoría Z *Category Z substance*	/
Otras sustancias *OS - other substances*	/

Anexo IV del MARPOL **Aguas sucias** *MARPOL. Annex IV- Sewage*	**Cantidad (m^3)** *Quantity (m^3).*

(1) Indíquese el nombre de expedición correcto de la sustancia nociva líquida en cuestión.
/ *Indicate the proper shipping name of the NLS involved.*

Anexo V del MARPOL **Basuras** *MARPOL Annex V – Garbage*	**Cantidad (m^3)** *Quantity (m^3)*
A. Plásticos *A. Plastics*	
B. Desechos de alimentos *B. Food waste*	
C. Desechos domésticos (por ejemplo, productos de papel, trapos, vidrios, metales, botellas, loza, etc…) *C. Domestic waste (e.g. paper products, rags, glass, metal, bottles, crockery, etc.)*	
D. Aceite de cocina *D. Cooking oil*	
E. Cenizas del incinerador *E. Incinerator ashes*	
F. Desechos operacionales *F. Operational waste*	
G: Cadáveres de animales *G. Animal carcasses*	
H. Artes de pesca *H. Fishing gear*	
I. Desechos electrónicos *I. E-waste*	
J. Residuos de carga (no perjudiciales para el medio marino)[2] *J. Cargo residues (non-HME)[2]*	
K. Residuos de carga (perjudiciales para el medio marino)[2] *K. Cargo residues (HME)[2]*	

Anexo VI del MARPOL *MARPOL. Annex VI - related*	**Cantidad (m^3)** *Quantity (m^3)*
Sustancias que agotan la capa de ozono y equipo que contenga tales sustancias. *Ozone-depleting substances and equipment containing such substances.*	
Residuos de la limpieza de los gases de escape *Exhaust gas-cleaning residues*	

Otros desechos no regulados en el Convenio MARPOL *Other waste not covered by MARPOL*	**Cantidad (m^3)** *Quantity (m^3)*
Desechos pescados de manera no intencionada *Passively fished waste*	

En nombre de la instalación portuaria receptora, certifico que los desechos anteriores fueron entregados
On behalf of the port reception facility, I certify that the above wastes were delivered

Fecha (Date):_____/_____/_____:

Firma y sello de la Instalación Portuaria Receptora. *Signature and stamp of the Reception Facility.*	

El Capitán del buque podrá exigir a la instalación portuaria receptora que muestre la autorización de la Entidad Gestora del Puerto para la recepción de los desechos procedentes de los buques o una copia autentificada de la misma.
Solamente las instalaciones autorizadas están facultadas para expedir el presente recibo.
The ship's Captain could require the Reception Facility to show the Port Authority Authorization for receiving wastes from ships, or a certified copy.
Only authorized Reception Facilities are allowed to deliver this receipt.

El representante designado de la instalación portuaria receptora deberá facilitar este formulario al Capitán de un buque que acabe de efectuar la entrega de desechos. El presente formulario se llevará a bordo del buque junto con el correspondiente Libro registro de hidrocarburos, Libro registro de carga, Libro registro de basuras o plan de gestión de basuras exigidos por el Convenio MARPOL.
The designated representative of the reception facility provider should provide the following form to the master of a ship that has just delivered wastes. This form shall be retained on board the ship along with the appropriate Oil Record Book, Cargo Record Book, Garbage Record Book or Garbage Management Plan as required by the MARPOL Convention.

(2) Indíquese el nombre de expedición correcto de la carga seca / *Indicate the proper shipping name of the dry cargo.*

Modelo de recibo complementario de entrega de desechos

ESPAÑA **SPAIN**

RECIBO COMPLEMENTARIO DE ENTREGA DE DESECHOS

WASTES DELIVERY COMPLEMENTARY RECEIPT

El gestor de la instalación portuaria receptora deberá facilitar este formulario al capitán del buque que haya entregado desechos de conformidad con el artículo 17 de del Real Decreto 128/2022, de 15 de febrero, sobre instalaciones portuarias receptoras de desechos de buques.
The designated representative of the port reception facility provider shall provide the following form to the master of a ship that has delivered waste in accordance with Article 17 of Royal Decree 128/2022, of February 15, on port reception facilities for waste from ships.

La instalación portuaria receptora abajo mencionada, autorizada por la Administración española.
The bellow reception facility, authorized by the Spanish Administration.

1. PORMENORES DE LA INSTALACIÓN PORTUARIA RECEPTORA Y DEL PUERTO
PORT RECEPTION FACILITY AND PORT PARTICULARS

1.1. Nombre de la localidad/terminal: *1.1. Location/Terminal name:*		
1.2. Proveedor(es) de la instalación portuaria receptora: *1.2. Reception facility provider(s):*		
1.3. Proveedor(es) de la instalación de tratamiento, si difieren de la anterior: *1.3. Treatment facility provider(s) – if different from above:*		
1.4. Fecha y hora de la descarga de desechos: *1.4. Waste Discharge Date and Time:*	desde: *from:*	hasta: *to:*

2. PORMENORES DEL BUQUE / *SHIP PARTICULARS*

2.1. Nombre del buque: *2.1. Name of ship:*			2.5. Propietario o armador: *2.5. Owner or operator:*	
2.2. Número OMI: *2.2. IMO number:*			2.6. Número o letras distintivos: *2.6. Distinctive number or letter:* Número MMSI: *MMSI number:*	
2.3. Arqueo bruto: *2.3. Gross tonnage:*			2.7. Estado de abanderamiento: *2.7. Flag State:*	
2.4. Tipo de buque: *2.4. Type of ship:*	☐ Petrolero *Oil tanker*	☐ Buque tanque Quimiquero *Chemical tanker*	☐ Granelero *Bulk carrier*	☐ Buque portacontenedores *Container*
	☐ Otro buque de carga distinto de los anteriores *Other cargo ship*	☐ Buque de pasaje *Passenger ship*	☐ Buque de transbordo rodado *Ro-ro*	☐ Otro (especifíquese) *Other (specify)*

3. *TIPO Y CANTIDAD ESTIMADA DE DESECHOS RECIBIDOS*
TYPE AND AMOUNT OF WASTE RECEIVED

Desechos regulados en el Convenio MARPOL y la normativa europea *Waste covered by MARPOL and European regulations*	**Cantidad (m^3)** *Quantity (m^3)*			
	B - Desechos de alimentos *B - Food wastes*	D - Aceites de cocina *D. Cooking oil*	G - Cadáveres de animales *G. Animal carcasses*	Otros *Others*
Desechos SANDACH[1] *Animal by-products and derived products not intended for human consumption*				

Desechos regulados en el Convenio MARPOL y la normativa europea *Waste covered by MARPOL and European regulations*	**Cantidad (m^3)** *Quantity (m^3)*
Artes de pesca que contienen plástico[2] *Fishing gear containing plastic*	

En nombre de la instalación portuaria, certifico que los desechos anteriores fueron entregados
On behalf of the port facility, I certify that the above wastes were delivered

Fecha (Date):_____/_____/_____:

Firma y sello de la Instalación Portuaria Receptora. *Signature and stamp of the Reception Facility.*	

El Capitán del buque podrá exigir a la instalación portuaria receptora que muestre la autorización de la Entidad Gestora del Puerto para la recepción de los desechos procedentes de los buques o una copia autentificada de la misma.
Solamente las instalaciones autorizadas están facultadas para expedir el presente recibo.
The ship's Captain could require the Reception Facility to show the Port Authority Authorization for receiving wastes from ships, or a certified copy.
Only authorized Reception Facilities are allowed to deliver this receipt.

El representante designado de la instalación portuaria receptora deberá facilitar este formulario al Capitán de un buque que acabe de efectuar la entrega de desechos.
The designated representative of the reception facility provider should provide the following form to the master of a ship that has just delivered wastes.

(1) Subproductos animales no destinados al consumo humano y los productos derivados de los mismos incluidos en el Reglamento (CE) nº 1069/2009, del Parlamento Europeo y del Consejo, de 21 de octubre de 2009, por el que se establecen las normas sanitarias aplicables a los subproductos animales y los productos derivados no destinados al consumo humano y por el que se deroga el Reglamento (CE) nº 1774/2002 (Reglamento sobre subproductos animales), y el Reglamento (UE) Nº 142/2011 de la Comisión , de 25 de febrero de 2011, por el que se establecen las disposiciones de aplicación del Reglamento (CE) nº 1069/2009 del Parlamento Europeo y del Consejo por el que se establecen las normas sanitarias aplicables a los subproductos animales y los productos derivados no destinados al consumo humano y la Directiva 97/78/CE del Consejo en cuanto a determinadas muestras y unidades exentas de los controles veterinarios en la frontera en virtud de la misma.
/ *Animal by-products not intended for human consumption and the products derived from them included in Regulation (EC) No. 1069/2009, of the European Parliament and of the Council, on October 21, 2009, laying down health rules as regards animal by-products and derived products not intended for human consumption and repealing Regulation (EC) No 1774/2002 (Animal by-products Regulation) and repealing Regulation (EC) No. 1774/2002 (Regulation on animal by-products), and Commission Regulation (EU) No. 142/2011, of 25 February 2011, implementing Regulation (EC) No 1069/2009 of the European Parliament and of the Council laying down health rules as regards animal by-products and derived products not intended for human consumption and implementing Council Directive 97/78/EC as regards certain samples and items exempt from veterinary checks at the border under that Directive.*.

(2) Artes de pesca que contienen plástico: residuos de artes de pesca tal como se definen en la Directiva (UE) 2019/904 del Parlamento Europeo y del Consejo de 5 de junio de 2019 relativa a la reducción del impacto de determinados productos de plástico en el medio ambiente, que contienen plástico, entendido conforme a la definición de la misma Directiva.
/ *Fishing gear containing plastic:* waste fishing gear as defined in Directive (EU) 2019/904 of the European Parliament and of the Council of 5 June 2019 on *the reduction of the impact of certain plastic products on the environment*, containing plastic, understood according to the definition of the same Directive.

ANEXO IV

Categorías de costes y de ingresos netos relacionados con la explotación y gestión de las instalaciones portuarias receptoras

Costes directos Costes operativos directos derivados de la entrega efectiva de desechos generados por buques, incluidas las partidas de costes enumeradas a continuación.	Costes indirectos Costes administrativos indirectos derivados de la gestión del sistema en el puerto, incluidas las partidas de costes enumeradas a continuación.	Ingresos netos Ingresos netos procedentes de los programas para la gestión de desechos y la financiación nacional o regional disponible, incluidos los tipos de ingresos enumerados a continuación.
– Suministro de infraestructuras para las instalaciones portuarias receptoras, incluyendo contenedores, tanques, herramientas de procesamiento, barcazas, camiones, recepción de desechos e instalaciones de tratamiento. – Cánones por arrendamiento financiero del espacio, en su caso, o de los equipos necesarios para las operaciones de las instalaciones portuarias receptoras. – Operaciones efectivas de las instalaciones portuarias receptoras: recogida de los desechos del buque, transporte de los desechos desde las instalaciones portuarias receptoras para su tratamiento final, mantenimiento y limpieza de las instalaciones portuarias receptoras, costes de personal, incluidas las horas extraordinarias, suministro eléctrico, análisis de desechos y seguros. – Preparación para la reutilización, el reciclado o la eliminación finales de desechos generados por buques, incluida su recogida separada. – Administración: facturación, expedición de recibos de entrega de desechos al buque, comunicación de información.	– Elaboración y aprobación del plan de recepción y manipulación de desechos, incluida toda auditoría del plan y su aplicación. – Actualización del plan de recepción y manipulación de desechos, incluidos los costes laborales y de consultoría, en su caso. – Organización de los procedimientos de consulta para la (re)evaluación del plan de recepción y manipulación de desechos. – Gestión de los sistemas de notificación y de recuperación de los costes, que incluye la aplicación de tarifas reducidas a los «buques verdes», la puesta a disposición de sistemas de TI en el puerto y los análisis estadísticos, y los costes laborales correspondientes – Organización de procedimientos de contratación pública para la puesta a disposición de instalaciones portuarias receptoras, así como expedición de las autorizaciones necesarias a tal fin. – Comunicación de información a los usuarios del puerto mediante la distribución de folletos, la colocación de señales y carteles en el puerto o la publicación de la información en el sitio web del puerto, y transmisión electrónica de la información exigida por el artículo 12. – Gestión de los programas de gestión de desechos: regímenes de responsabilidad ampliada del productor, reciclado y solicitud y ejecución de los fondos nacionales o regionales. – Otros costes administrativos: costes de supervisión y notificación electrónica de las exenciones, conforme a lo exigido en el artículo 21.	– Beneficios financieros netos derivados de los regímenes de responsabilidad ampliada del productor. – Otros ingresos netos procedentes de la gestión de desechos, como los regímenes de reciclado. – Financiación en el marco del Fondo Europeo Marítimo y de Pesca (FEMP). – Otros subsidios o financiación a disposición de los puertos en relación con la gestión de desechos y la pesca.

ANEXO V

Modelo de certificado de exención

ESPAÑA **SPAIN**

CERTIFICADO DE EXENCIÓN

EXEMPTION CERTIFICATE

CERTIFICADO DE EXENCIÓN EN VIRTUD DEL ARTÍCULO 21 DEL REAL DECRETO 128/2022, DE 15 DE FEBRERO, SOBRE INSTALACIONES PORTUARIAS RECEPTORAS DE DESECHOS DE BUQUES, EN RELACIÓN CON LOS REQUISITOS PREVISTOS EN EL ARTÍCULO 16 Y EL ARTÍCULO 17.1 DEL REAL DECRETO 128/2022, DE 15 DE FEBRERO, EN EL PUERTO O LOS PUERTOS DE [INSÉRTESE PUERTO] EN [INSÉRTESE ESTADO MIEMBRO] ([1])

EXEMPTION CERTIFICATE PURSUANT TO ARTICLE 21 OF ROYAL DECREE 128/2022, OF FEBRUARY 15, ON PORT RECEPTION FACILITES OF WASTE FROM SHIPS, IN RELATION TO THE REQUIREMENTS UNDER ARTICLE 16 AND ARTICLE 17(1) OF ROYAL DECREE 128/2022, OF FEBRUARY 15, AT THE PORT[S] OF *[INSERT PORT]* IN *[INSERT* MEMBER *STATE]* ([1])

Nombre del buque *Name of ship*	Número o letras distintivas *Distinctive number or letters*	Estado de abanderamiento *Flag State*
[Insértese el nombre del buque] *[insert name of the ship]*	[Insértese el número OMI] *[insert IMO number]*	[Insértese el Estado de abanderamiento] *[insert name of the Flag State]*

opera en tráfico regular, de acuerdo con un horario o una ruta predeterminada, con escalas frecuentes y regulares en el puerto o los puertos siguientes, situados en [insértese el nombre del Estado miembro]:
is in scheduled traffic with frequent and regular port calls at the following port(s) located in [insert name of the Member State] according to a schedule or predetermined route:
[ ]

y hace escala en estos puertos al menos una vez por quincena:
and calls at these ports at least once a fortnight:
[ ]

y ha establecido un acuerdo para garantizar el pago de las tarifas y la entrega de los desechos en el puerto, o a un tercero en el puerto de:
and has made an arrangement to ensure the payment of the fees and the delivery of waste to the port or a third party at the port of:
[ ]

y, por lo tanto, con arreglo al [insértese la disposición aplicable a la normativa nacional del país], en el/los puerto/s de [insértese puerto] está exento [de la/s obligación/es de:
and, in accordance with [insert relevant provision], at the port(s) [insert port] is thus exempted [from the requirements on:

☐ entrega obligatoria y/ *mandatory delivery and*

☐ notificación previa / *the advance notification*,

de los tipos de desechos siguientes:]
of the following types of waste:]

El presente certificado será válido hasta el [insértese la fecha], salvo que, antes de esa fecha, se modifiquen los motivo por los cuales se expide el certificado.

This certificate is valid until *[insert date],* unless the grounds for issuing the certificate are changed before that date.

Lugar y fecha / *Place and date*

Nombre / *Name* Cargo / *Title*

(1) Táchese lo que no proceda. / *Delete if not appropriate.*

ANEXO VI

Modelo de certificado de aptitud de medios flotantes de instalaciones receptoras portuarias

ESPAÑA  **SPAIN**

CERTIFICADO DE APTITUD
DE MEDIOS FLOTANTES DE RECEPCIÓN
DE DESECHOS DE LOS BUQUES

El Capitán Marítimo de _____, a la vista del informe favorable de los servicios de inspección de la capitanía marítima referente a los medios flotantes utilizados por la instalación portuaria receptora:

_____

(*nombre o razón social de la empresa titular de la Instalación)*

cuya descripción figura en el Anexo a este Certificado y en cumplimiento de lo establecido en el artículo 7 del Real Decreto 128/2022, de 15 de febrero, sobre instalaciones portuarias receptoras de desechos de buques.

CERTIFICA

Que los mencionados medios cumplen con los requisitos que establece la normativa vigente para las unidades de su clase y disponen de los elementos, dispositivos y sistemas técnicos adecuados para la prestación del servicio de recepción de desechos de buques, según las características que figuran en el Anexo que acompaña a este Certificado.

El presente Certificado se mantendrá vigente mientras no se modifiquen las características de los medios flotantes utilizados por la instalación portuaria receptora, sujeto al resultado de las inspecciones que la capitanía marítima determine.

Certificado nº: _____/20_____

_____, ___ de _____ de 20___

El Capitán Marítimo

ANEXO AL CERTIFICADO DE APTITUD Nº ___/20___
DE MEDIOS FLOTANTES DE RECEPCIÓN
DE DESECHOS DE LOS BUQUES

Relación de medios flotantes:

Nº Orden	TIPO (1)	NOMBRE	MATRÍCULA	Eslora (2)	Manga (2)	Puntal (2)

(1).- Clase de buque.
(2).- en metros.

Características de los equipos de recepción de los medios flotantes:

Nº Orden	Tipo de Desechos que recibe (3)	Capacidad en m^3	Equipos y sistemas auxiliares (4)

(3).- Se reseñarán por separado los tipos de desechos (p.e.: oleosos, basuras, aguas sucias, etc.).
(4).- Se relacionarán todos los sistemas auxiliares disponibles para cada tipo de desechos (p.e.: bombas, separadores, conexión universal, mangueras, etc.).

Relación de otros equipos:

Nº Orden	Cantidad	Descripción del equipo

Relación de propietarios de los medios flotantes:

Nº Orden	Nombre o razón social del propietario / DNI o NIF (5)	Dirección postal, teléfono, fax, dirección correo electrónico

(5).- Sólo se rellenará si alguno de los medios descritos en los cuadros anteriores no es propiedad de la instalación portuaria receptora.

§ 25

Real Decreto 1185/2006, de 16 de octubre, por el que se aprueba el Reglamento por el que se regulan las radiocomunicaciones marítimas a bordo de los buques civiles españoles. [Inclusión parcial]

Ministerio de Fomento
«BOE» núm. 261, de 1 de noviembre de 2006
Última modificación: 20 de julio de 2022
Referencia: BOE-A-2006-18968

[. . .]

Disposición transitoria segunda. *Escucha continua en la frecuencia de socorro.*

Mientras permanezcan en el mar, todos los buques españoles mantendrán, hasta el 1 de febrero de 2007 o hasta la fecha que determine la Dirección General de la Marina Mercante, una escucha continua en la frecuencia de socorro de 156,800 MHzd (canal 16 de VHF), utilizada en radiotelefonía. Esta escucha se realizará desde el puesto de gobierno del buque.

[. . .]

REGLAMENTO POR EL QUE SE REGULAN LAS RADIOCOMUNICACIONES MARÍTIMAS A BORDO DE LOS BUQUES CIVILES ESPAÑOLES

CAPÍTULO I

Régimen general

Sección 1.ª Disposiciones generales

Artículo 1. *Objeto.*

Este reglamento tiene por objeto establecer la regulación de las radiocomunicaciones marítimas y de las instalaciones radioeléctricas a bordo de los buques civiles españoles destinadas a emisiones del servicio móvil marítimo regulado en el Reglamento de Radiocomunicaciones de la Unión Internacional de Telecomunicaciones, desde la perspectiva de la tutela de la seguridad marítima.

Su contenido se entiende sin perjuicio de lo dispuesto en la Ley 32/2003, de 3 de noviembre, General de Telecomunicaciones y su normativa de desarrollo, así como de cualquier otra norma que pudiera resultarles de aplicación.

Artículo 2. *Ámbito de aplicación.*

1. Lo dispuesto en este reglamento será de aplicación a los buques civiles españoles, con las especialidades que se indican en los apartados siguientes.

2. Los buques mercantes españoles sujetos a las prescripciones del Convenio Internacional para la Seguridad de la Vida Humana en el Mar (SOLAS) de 1974 se regirán, en materia de radiocomunicaciones marítimas, por la normativa siguiente:

a) Preceptos aplicables del Convenio SOLAS y por las especificaciones contenidas en el capítulo II sección 1.ª de este reglamento.

b) Reglamentación complementaria y autónoma que se establece para esta categoría de buques en el capítulo II sección 2.ª

3. Los buques mercantes de pasaje incluidos en el ámbito de aplicación del Real Decreto 1247/1999, de 16 de julio, sobre reglas y normas de seguridad aplicables a los buques que realicen travesías entre puertos españoles, se regirán en materia de radiocomunicaciones por los preceptos aplicables del citado real decreto y del Convenio SOLAS y en lo que atañe al Sistema Mundial de Socorro y Seguridad Marítimos (SMSSM) por lo dispuesto en el artículo 6. 2 del citado real decreto, así como por las especificaciones al Convenio SOLAS llevadas a cabo por la Administración marítima, que se mencionan en la sección 1.ª del capítulo II.

4. Los buques pesqueros españoles sujetos a las prescripciones del Real Decreto 1032/1999, de 18 de junio, que determina las normas de seguridad a cumplir por los buques pesqueros de eslora igual o superior a 24 metros, se regirán, en materia de radiocomunicaciones marítimas, por los preceptos aplicables del citado real decreto y la normativa que lo complementa contenida, en lo que afecta a las radiocomunicaciones marítimas, en el capítulo III de este reglamento.

5. Los buques mercantes españoles ajenos al ámbito de aplicación del Convenio SOLAS y al del Real Decreto 1247/1999, de 16 de julio, los buques pesqueros españoles no regulados por el Real Decreto 1032/1999, de 18 de julio, los buques de recreo, los buques de carga y servicios de puerto que salen a la mar (clase T) menores de 300 toneladas, los buques de servicios de puerto que no salen a la mar (clase S) y, en general, los restantes buques civiles españoles, se regirán, en materia de radiocomunicaciones marítimas, por la reglamentación contemplada en el capítulo IV de este reglamento, en base a las competencias de ordenación sobre seguridad de la vida humana en el mar y de la navegación que el artículo 86.1 de la Ley 27/1992, de 24 de noviembre, de Puertos del Estado y la Marina Mercante atribuye al Ministerio de Fomento.

Artículo 3. *Definiciones.*

1. A los buques a los que se refiere el artículo 2.2 de este reglamento les serán de aplicación las definiciones contenidas en el regla 2 del capítulo IV del Convenio SOLAS, así como las que se fijan en el apartado 5, letras a), b), c), d), e), f), g), h) e i).

2. A los buques a los que se refiere el artículo 2.3 de este reglamento, serán de aplicación las definiciones contenidas en la regla 2 del capítulo IV del Convenio SOLAS, las contenidas en el Real Decreto 1247/1999, de 16 de julio, así como las que se fijan en el apartado 5, letras a), b), c), d), e), f), g), h) e i) de este artículo.

3. A los buques a los que se refiere el artículo 2.4 de este reglamento, serán de aplicación las definiciones contenidas en la regla 2 del anexo al Protocolo de Torremolinos, las contenidas en el artículo 2 del Real Decreto 1032/1999, de 18 de julio, así como las que se recogen en el apartado 5, letras a), b), c), d), e), f), g), h) e i) de este artículo.

4. A los buques a los que se refiere el artículo 2.5 de este reglamento, le serán de aplicación las definiciones que se recogen en el apartado 5 de este artículo, a los buques de recreo, las contenidas en el apartado 6, y a los de pesca no incluidos en el ámbito de aplicación del Real Decreto 1032/1999, de 18 de julio, las del apartado 7 de este artículo.

5. A los efectos de este reglamento, se entiende por:

a) «Alerta de socorro»: una llamada selectiva digital, con formato de llamada de socorro, en las bandas empleadas para las comunicaciones terrenales o con formato de mensaje de socorro, en cuyo caso se retransmite por medio de estaciones espaciales. La transmisión de

una alerta de socorro indica que una unidad móvil o persona está en peligro y necesita auxilio inmediato. El formato de las llamadas de socorro y los mensajes de socorro se ajustará a lo dispuesto en el Reglamento de Radiocomunicaciones y Recomendaciones del Sector de Radiocomunicaciones de la Unión Internacional de Telecomunicaciones (UIT).

b) Identidades del «Sistema Mundial de Socorro y Seguridad Marítimos» (SMSSM): las identidades del servicio móvil marítimo, el distintivo de llamada del buque, las identidades de Inmarsat y, en ciertos casos, la identidad del número de serie que pueden ser transmitidas por el equipo de un buque y que sirven para identificar a dicho buque.

c) «Operador General del Sistema Mundial de Socorro y Seguridad Marítimos» (COG): la persona que disponga del certificado adecuado, ajustado a las disposiciones del Reglamento de Radiocomunicaciones y de la Orden FOM/2296/2002, de 4 de septiembre, por la que se regulan los programas de formación de los títulos profesionales de Marineros de Puente y de Máquinas de la Marina Mercante, y de Patrón Portuario, así como los certificados de especialidad acreditativos de la competencia profesional. El mencionado certificado habilita a sus poseedores a operar las estaciones de barco, cualquiera que sea su porte o clasificación, en todas las zonas marítimas del SMSSM.

d) «Operador Restringido del Sistema Mundial de Socorro y Seguridad Marítimos» (COR): la persona que disponga del certificado adecuado, ajustado a las disposiciones del Reglamento de Radiocomunicaciones y de la Orden FOM/2296/2002. El mencionado certificado habilita a sus poseedores a operar las estaciones de barco únicamente en la zona marítima A1 del SMSSM.

e) «Equipo autorizado»: en el ámbito de las radiocomunicaciones marítimas se considerará autorizado todo equipo o dispositivo radioeléctrico que cumpla con las disposiciones del Real Decreto 809/1999, de 14 de mayo, por el que se regulan los requisitos que deben reunir los equipos marinos destinados a ser embarcados en los buques, en aplicación de la Directiva 96/98/CE, así como con el Real Decreto 1890/2000, de 10 de noviembre, por el que se aprueba el procedimiento para la evaluación de la conformidad de los aparatos de telecomunicaciones.

f) «Número de registro»: autorización que la Administración marítima extiende a los equipos radioeléctricos que cumplan con las disposiciones específicas indicadas en la letra e) y sean declarados aptos para ser instalados a bordo de un buque nacional.

Dicho número comprenderá todos los equipos que sean idénticos en todas sus características y funcionalidades al tipo y modelo de equipo objeto de la autorización. En esta autorización irán reflejados los datos del equipo, una breve descripción técnica del mismo, uso al que se destina y período de validez, así como los datos del solicitante.

g) «Especificación técnica»: las características técnicas del equipo relativas a niveles de calidad, protección de perturbaciones electromagnéticas, métodos de pruebas y utilización adecuada del espectro radioeléctrico, según establece la UIT para cada tipo de equipo. Cada equipo que forme parte de una instalación radioeléctrica a bordo ha de cumplir con lo indicado en este reglamento y con las especificaciones técnicas que le sean de aplicación.

h) «Eslora (L)» y «arqueo en GT»: la eslora (L) y el arqueo del buque, según se encuentran definidos en el artículo 2 del Reglamento de inspección y certificación de buques civiles. Estas denominaciones se aplicarán a todos aquellos buques en los que la eslora o el arqueo sirvan para determinar el equipamiento radioeléctrico del cual deban ir provistos.

hh) “Eslora embarcación de recreo”: la distancia medida paralelamente a la línea de flotación de referencia, y al eje de la embarcación, entre dos planos verticales perpendiculares al plano central de la embarcación situados uno en la parte más a proa de la misma y el otro en la parte más a popa.

Esta eslora incluye todas las partes estructurales de la embarcación y las que forman parte integrante de la misma, tales como rodas o popas de madera, metal o plástico, las amuradas y las juntas casco/cubierta, así como aquellas partes desmontables del casco que actúan como soporte hidrostático o hidrodinámico cuando la embarcación está en reposo o navegando. Esta eslora excluye todas las partes móviles que se puedan desmontar de forma no destructiva sin afectar a la integridad estructural de la embarcación, tales como palos, penoles, plataformas salientes en cualquier extremo de la embarcación, guarniciones de proa, timones, soportes para motores, apoyos para propulsión, plataformas para zambullirse y acceder a bordo y protecciones y defensas.

Para las embarcaciones con marcado CE la eslora será la que se ajuste a la definición de los párrafos anteriores entre las recogidas en la declaración de conformidad de la embarcación, que es la "eslora del casco" según se define en la norma UNE EN-ISO 8666:2006.

i) «Equipos radioeléctricos» o «instalaciones radioeléctricas de los buques»: los equipos o instalaciones a bordo de buques cuyo uso se destinen tanto a radiocomunicaciones como a la radionavegación marítima, así como aquellos elementos que formen parte de los mismos o intervengan en su funcionamiento.

j) «Comunicaciones de puente a puente»: comunicaciones sobre seguridad mantenidas entre los buques en los puestos desde los que se gobiernan normalmente éstos.

k) «Escucha continua»: escucha continua no interrumpida, salvo durante los breves intervalos en que la capacidad de recepción del buque esté entorpecida o bloqueada por sus propias comunicaciones o cuando sus instalaciones sean objeto de mantenimiento o verificación periódicos.

l) «Llamada selectiva digital (LSD)»: técnica que utiliza códigos digitales y que da a una estación radioeléctrica la posibilidad de establecer contacto con otra estación, o con un grupo de estaciones, y transmitirles información cumpliendo con las recomendaciones pertinentes del Sector de Radiocomunicaciones de la UIT.

m) «Telegrafía de impresión directa»: técnicas telegráficas automatizadas que cumplen con las recomendaciones pertinentes del Sector de Radiocomunicaciones de la UIT.

n) «Radiocomunicaciones Generales»: tráfico operacional y de correspondencia pública que puede incluir el tráfico relacionado con la seguridad distinta de la de los mensajes de socorro, urgencia y seguridad, que se cursa por medios radioeléctricos.

ñ) «INMARSAT»: organización privada (Inmarsat Ltd), que opera en una constelación de satélites geoestacionarios y proporciona el segmento espacial para la prestación tanto de servicios comerciales como aquellos relativos a la seguridad marítima en el ámbito del SMSSM.

o) «Servicio NAVTEX internacional»: coordinación de la transmisión y recepción automática en 518 kHz de información sobre seguridad marítima mediante telegrafía de impresión directa de banda estrecha utilizando el idioma inglés.

p) «Localización»: determinación de la situación de buques, aeronaves, vehículos o personas necesitadas de socorro.

q) «Información sobre seguridad marítima»: radioavisos náuticos y meteorológicos, pronósticos meteorológicos y otros mensajes urgentes relativos a la seguridad que se transmiten a los buques.

r) «Servicio de satélites de órbita polar»: servicio basado en satélites de órbita polar, mediante el que se reciben y retransmiten alertas de socorro procedentes de radiobalizas de localización de siniestros por satélite y se determina la situación de éstas.

s) «Reglamento de radiocomunicaciones»: el Reglamento de radiocomunicaciones anejo al Convenio de la Unión Internacional de Telecomunicaciones que esté en vigor en cada momento.

t) «Zona marítima A1»: zona comprendida en el ámbito de cobertura radiotelefónica de, como mínimo, una estación costera de ondas métricas, en la que se dispondrá continuamente del alerta de llamada selectiva digital (LSD) y cuya extensión está delimitada por el Gobierno contratante interesado.

u) «Zona marítima A2»: zona de la que se excluye la zona marítima A1, comprendida en el ámbito de cobertura radiotelefónica de, como mínimo, una estación costera de ondas hectométricas, en la que se dispondrá continuamente del alerta de LSD y cuya extensión está delimitada por el Gobierno contratante interesado.

v) «Zona marítima A3»: zona de la que se excluyen las zonas marítimas A1 y A2, comprendida en el ámbito de cobertura de un satélite geoestacionario de INMARSAT, en la que se dispondrá continuamente del alerta.

w) «Zona marítima A4»: cualquiera de las demás zonas que quedan fuera de las zonas marítimas A1, A2 y A3.

x) «Estación costera»: estación terrestre del servicio móvil marítimo.

y) Los conceptos que no se encuentren expresamente definidos en este reglamento tendrán el significado previsto en la normativa de telecomunicaciones en vigor y, en su

defecto, en el Reglamento de Radiocomunicaciones de la Unión Internacional de Telecomunicaciones (UIT) o en los convenios de la Organización Marítima Internacional (OMI).

z) "Embarcación de recreo": 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 hh) de este artículo y utilizada para fines deportivos o de ocio. Quedan comprendidas en esta definición las embarcaciones ya sea utilizadas con ánimo de lucro o con fines de entrenamiento para la navegación de recreo.

zz) "Buque de recreo": todo buque de cualquier tipo, con independencia de su medio de propulsión, cuyo casco tenga una eslora superior a 24 metros, medida según los criterios fijados en el apartado hh) de este artículo y destinado a la realización de actividades de recreo u ocio.

zzz) "Embarcación de regata": toda embarcación de recreo destinada a su utilización exclusiva en regatas, a vela o a motor, así como a entrenamientos para dichas competiciones, que cuente con numeral expedido por la Real Federación Española de Vela o la Real Federación Española de Motonáutica, de acuerdo con la normativa de las mismas.

6. A efectos del equipamiento radioeléctrico de que deben ir provistos los buques y embarcaciones de recreo, las zonas de navegación por la que pueden navegar se definen y precisan de la siguiente manera:

a) «Zona de navegación 1»: zona de navegación ilimitada.

b) «Zona de navegación 2»: navegación en la zona comprendida entre la costa y la línea paralela a la misma trazada a 60 millas.

c) «Zona de navegación 3»: navegación en la zona comprendida entre la costa y la línea paralela a la misma trazada a 25 millas.

d) «Zona de navegación 4»: navegación en la zona comprendida entre la costa y la línea paralela a la misma trazada a 12 millas.

e) «Zona de navegación 5»: navegación en la cual la embarcación no se aleje más de 5 millas de un abrigo o playa accesible.

f) «Zona de navegación 6»: navegación en la cual la embarcación no se aleje más de 2 millas de un abrigo o playa accesible.

g) «Zona de navegación 7»: navegación para aguas costeras protegidas, puertos, radas, bahías abrigadas y aguas protegidas en general.

7. A efectos del equipamiento radioeléctrico de que deben ir provistos, los buques de pesca comprendidos en el ámbito de aplicación del capítulo IV de este reglamento, se definen del siguiente modo:

a) «Buques y embarcaciones de pesca local»: La que es efectuada sin alejarse de la costa más de 10 millas.

b) «Buques y embarcaciones de pesca de litoral»: La que se practica dentro de la zona comprendida entre el litoral y la línea de 60 millas paralela al mismo y entre los paralelos 52.ºN y 20.ºN.

c) «Buques y embarcaciones de pesca de altura»: La que se lleva a efecto fuera de la expresada línea de 60 millas y en la zona comprendida entre los paralelos 60º N y 35º S y los meridianos 52º E y 20º W.

d) «Buques y embarcaciones de pesca de gran altura»: La que se ejerce sin limitación de mares ni distancias a la costa fuera de la zona comprendida anteriormente.

Sección 2.ª Preceptos técnicos comunes a todos los buques

Artículo 4. *Zonas marítimas españolas.*

1. A efectos de este reglamento, se consideran zonas marítimas A1, A2 y A3, las zonas de navegación en las cuales exista cobertura de, al menos, una estación costera nacional provista de equipos transmisores y receptores de radiocomunicaciones marítimos, y que efectúen una escucha continua en las frecuencias de seguridad marítima de ondas métricas (VHF), hectométricas (MF) y decamétricas (HF), de radiotelefonía y/o LSD. En HF el servicio se presta de manera parcial en las frecuencias de 8414,5 KHz y 12577 KHz.

2. Sin perjuicio de lo indicado en el apartado anterior y a efectos del equipamiento radioeléctrico que deban llevar los buques nacionales, se establecen las siguientes zonas marítimas españolas:

a) La zona marítima comprendida entre cualquier punto del litoral mediterráneo y sur peninsulares y los puertos de Ceuta o Melilla, así como la zona marítima entre islas del archipiélago canario o balear, se considera a todos los efectos como zona marítima A1.

b) La zona comprendida entre cualquier punto del litoral mediterráneo y sur peninsulares o los puertos de Ceuta y Melilla y cualquiera de las islas del archipiélago balear, tendrá para los buques indicados la consideración de zona marítima A1,

c) La zona norte/sur de la costa portuguesa se considerará como zona marítima A2.

d) La zona comprendida entre cualquier punto de la costa nacional peninsular o insular y los puertos del archipiélago canario, así como la zona de costa del noroeste africano cuya distancia desde una estación costera nacional peninsular o insular sea superior a las 150 millas, tendrá la consideración de zona marítima A3.

Artículo 5. *Identidades del Sistema Mundial de Socorro y Seguridad Marítimos.*

1. En relación con lo dispuesto en la regla 5-1 del capítulo IV del anexo del Convenio SOLAS, el órgano competente para la asignación de las identidades del servicio móvil marítimo (MMSI), para su programación en los equipos de llamada selectiva digital y en las radiobalizas por satélite respecto de los buques nacionales será la Dirección General de la Marina Mercante, que mantendrá una base de datos actualizada de dichas identidades permanentemente conectada con el Centro Nacional de Coordinación de Salvamento Marítimo (CNCS).

Las identidades para estaciones costeras y centros de coordinación de salvamento marítimo (CCS), serán también asignadas por la Dirección General de la Marina Mercante.

Asimismo, y si fuera necesario para poder cumplir con ciertos servicios de seguridad de la navegación y salvamento, tales como radiobalizas de tipo personal u otros servicios, la Dirección General de la Marina Mercante podrá asignar excepcionalmente otras identidades distintas del MMSI o del distintivo de llamada.

2. Las solicitudes de MMSI deberán dirigirse por los propietarios o explotadores de los buques o sus representantes autorizados a la Dirección General de la Marina Mercante. El plazo máximo para resolver y notificar los procedimientos de asignación de las mencionadas identidades por la Dirección General de la Marina Mercante será de un mes. Se entenderá desestimada la solicitud, si en dicho plazo no se ha dictado y notificado la resolución.

Artículo 6. *Registros radioeléctricos.*

1. En los buques a los que se refieren los artículos 34, 43 y 54 se mantendrá un registro radioeléctrico, el diario del servicio radioeléctrico, en el que se anotarán todas las comunicaciones de socorro, urgencia, seguridad y los sucesos de importancia que tengan lugar en las zonas próximas a la navegación del buque. Las anotaciones se realizarán con el máximo detalle siempre que el buque toma parte en dichas operaciones.

Se anotarán también en el registro los datos de las pruebas realizadas a las radiobalizas de localización de siniestros, así como los detalles del mantenimiento de las baterías y demás datos indicados en el propio diario.

2. El diario del servicio radioeléctrico deberá estar legalizado por la capitanía marítima de primera o por la Dirección General de la Marina Mercante y firmado por el capitán o persona responsable en el buque, tendrá validez de documento público y si hubiera datos falsos reflejados en el mismo será responsable ante la Administración marítima el oficial de guardia correspondiente. Este diario podrá adquirirse en cualquiera de las capitanías marítimas o en la Dirección General de la Marina Mercante.

3. Los diarios del servicio radioeléctrico deberán conservarse siempre en la estación radioeléctrica, a disposición de la Administración marítima y, una vez utilizadas todas sus páginas, deberá hacerse constar en la última de ellas la fecha en que se archiva, con la firma del capitán o la persona responsable del buque, los cuales serán los responsables de su custodia. Estos diarios se conservarán a bordo del buque, al menos durante un período de

dos años, por si fuera necesaria su presentación a requerimiento de la Administración marítima.

4. El diario del servicio radioeléctrico se considerará a todos los efectos como documento público, y tendrá las siguientes características:

a) Las dimensiones de sus páginas serán de 210x297 mm y estará encuadernado de forma apaisada.

a) Cada diario constará de cien hojas e irán foliadas solamente las páginas asignadas para las anotaciones de la escucha radioeléctrica.

b) El formato de cada ejemplar será el que se detalla en el anexo I.

d) El resto de las hojas que han de componer este diario estarán impresas según el modelo.

e) Todas las anotaciones que se efectúen en este diario deberán hacerse con tinta (pluma estilográfica, bolígrafo, etc.).

f) No podrá arrancarse ninguna de las páginas de este diario y si, por cualquier motivo, alguna de ellas resultara dañada o extraviada, el oficial de guardia registrará en el diario las causas del daño o extravío producido.

5. En los buques que no estén obligados a disponer del diario del servicio radioeléctrico, se deberá dejar referencia escrita, en el diario de a bordo, de todos aquellos sucesos relacionados con las comunicaciones o señales de socorro de los que hayan tenido conocimiento durante la navegación, aunque no hayan tomado parte en ellos.

Artículo 7. *Licencia de estación de barco (LEB).*

1. Los buques españoles que dispongan de algún equipo transmisor de radiocomunicaciones de uso marítimo, ya sea de uso obligatorio o de instalación voluntaria, deberán disponer obligatoriamente de la licencia de estación de barco (LEB) expedida por la Dirección General de la Marina Mercante. Esta licencia deberá estar situada en un lugar fácilmente visible de la estación radioeléctrica del buque para el que fue expedida y ampara y autoriza, exclusivamente, los equipos, frecuencias o canales reseñados en ella. Se excluye de esta obligación a las embarcaciones de recreo que naveguen en las zonas 4 a 7, salvo que de manera voluntaria, instalen un equipo fijo provisto de llamada selectiva digital o una radiobaliza, en cuyo caso estarán obligadas a disponer de MMSI.

No estarán obligados a disponer de licencia los buques que dispongan solo de equipos radiotelefónicos portátiles de ondas métricas cuyo uso se destine exclusivamente a servicios de emergencias marítimas.

Tampoco se incluirán en la licencia equipos emisores tales como radares, sondas u otros que no sean los considerados como equipos transmisores utilizados para las radiocomunicaciones marítimas.

2. La licencia, cuyo modelo figura en el anexo II, tendrá un período de validez de 5 años para los buques de pasaje cualquiera que sea su clasificación, para los de carga iguales o mayores de 300 toneladas, para los buques de pesca nuevos y existentes de eslora igual o superior a 24 metros y para los buques de servicios de puerto que salen al mar (clase T). Para el resto de los buques la validez será indefinida.

La empresa operadora del buque, o su representante autorizado, deberán solicitar la renovación de la licencia cuando finalice su período de validez o cuando, tratándose de una licencia indefinida, varíen las condiciones en base a las cuales fue expedida.

3. Cualquier nueva instalación de un aparato transmisor o la sustitución del mismo por uno diferente del que figura en la licencia, así como cualquier modificación sustancial de los datos que figuran en ésta conllevará la obligación de solicitar una nueva licencia a la Dirección General de la Marina Mercante. Sin embargo, no será preciso solicitar una nueva licencia cuando el equipo sustituto sea igual en todas sus características al que ya figuraba en la misma, pero, en tal caso, la sustitución deberá ser comunicada a la Administración marítima, mediante el impreso oficial de instalación.

4. Se expedirá una nueva licencia, cuyo período de vigencia será el mismo que ya figuraba en la licencia original, a los buques que dispongan de licencia en período de validez cuando cambien de nombre, del distintivo de llamada o de la señal de identificación que figuren en aquélla, o de propietario siempre que no se produzca ninguna modificación en el

equipamiento radioeléctrico instalado. De tal incidencia deberá dejarse constancia escrita en el reverso de la licencia.

5. El operador de un buque nuevo cuya construcción se lleve a cabo en un país extranjero o de un buque existente que se encuentre fuera de España y cuya licencia caduque solicitará, de las autoridades competentes del Estado correspondiente, la expedición de una licencia provisional que acredite que la estación radioeléctrica cumple con las disposiciones del Reglamento de Radiocomunicaciones de la UIT. Esta licencia deberá contener los principales datos descriptivos de la estación (nombre, distintivo de llamada, MMSI, propietario del buque, zonas de navegación autorizadas, etc.), así como la relación de equipos transmisores de radiocomunicaciones autorizados.

En el caso de que no sea posible la obtención de dicha licencia, la Administración marítima española podrá autorizar a una organización reconocida, con fundamento en el Real Decreto 90/2003, de 24 de enero, sobre reglas y estándares comunes sobre las organizaciones de inspección y control de buques y para las actividades correspondientes de la Administración marítima, a expedirla en su nombre. El período de validez de esta licencia no podrá ser nunca superior a cinco meses o hasta la llegada del buque al primer puerto español.

Artículo 8. *Notificación y registro de radiobalizas.*

1. Las radiobalizas por satélite de 406 MHz y las demás radiobalizas que se instalen en los buques nacionales deberán estar registradas en la Dirección General de la Marina Mercante, que mantendrá una base de datos actualizada de las mismas, al objeto de facilitar la actividad de los servicios de salvamento. Sin perjuicio de lo indicado en el artículo 5, el código a programar para estas radiobalizas será el número de identificación del servicio móvil marítimo (MMSI).

Los buques cuyas radiobalizas se encuentren programadas con su distintivo de llamada en el momento de la entrada en vigor de este reglamento podrán mantener dicha programación hasta que se produzca la caducidad de sus baterías, procediendo a modificar su identificación coincidiendo con dicho cambio.

2. Una vez programada la radiobaliza y antes de proceder a su envío al buque, el distribuidor autorizado remitirá a la Dirección General de la Marina Mercante la correspondiente hoja de programación, según modelo del anexo III, con todos los datos correctamente cumplimentados. Junto a la hoja de programación se adjuntará una copia del registro de programación original de la radiobaliza.

3. Las empresas autorizadas para la programación de las radiobalizas serán sus propios fabricantes o aquellas otras a las que se haya facilitado el número de registro. Estas empresas podrán autorizar, a su vez, a otros distribuidores para actuar en su nombre, debiendo, en este caso, facilitar a la Dirección General de la Marina Mercante la relación de los distribuidores autorizados y los medios técnicos de que disponen para su programación. En el transcurso del primer mes de cada año, las empresas o distribuidores autorizados, remitirán también a la citada Dirección General, un listado de todas las radiobalizas programadas durante el año anterior.

4. El distribuidor o el instalador autorizado, antes de proceder a la instalación de la radiobaliza a bordo del buque, deberá presentar en la capitanía marítima el correspondiente impreso de solicitud de instalación así como una copia de la hoja de programación de la radiobaliza que pretende instalar.

5. Cuando, por cualquier motivo, se desmonte una radiobaliza de 406 MHz de un buque o cuando éste vaya a ser abanderado en otro Estado, el armador o su representante legal deberán comunicar su baja a Dirección General de la Marina Mercante, directamente o a través de cualquier capitanía marítima, al objeto de proceder a darla de baja en la base de datos.

6. Toda radiobaliza que se instale en un buque español deberá llevar marcadas en su exterior, con material indeleble que no se deteriore, las instrucciones de funcionamiento en castellano, la fecha de caducidad de sus baterías y la identificación del buque al que pertenece (nombre, distintivo de llamada y MMSI). El dispositivo de liberación llevará marcado, igualmente en su exterior o en una chapa próxima a él, las instrucciones de uso y su fecha de caducidad.

7. Cuando la radiobaliza instalada en un buque se accione involuntariamente sin que exista motivo para ello, el capitán o la persona responsable del mismo deberán poner el hecho en conocimiento de la Administración marítima para evitar la utilización injustificada de los medios de salvamento. La notificación podrá hacerse utilizando los medios de que disponga el buque, a través de cualquier estación costera o centro coordinador de salvamento marítimo (CCS).

8. Cuando por cualquier motivo varíen los datos que figuran en la hoja de registro original de una radiobaliza (cambio de propietario, datos del buque, caducidad de las baterías o zafas, etc.) el propietario del buque deberá facilitar a la Dirección General de la Marina Mercante una nueva hoja de registro, en la que se incluirán tales modificaciones para actualizar la información disponible en la base de datos.

Artículo 9. *Proveedores de servicios de instalación.*

1. La empresa o la persona física que realice cualquier servicio de instalación, mantenimiento o reparación de los equipos radioeléctricos marinos en un buque deberá disponer de una autorización otorgada por la Administración marítima.

2. Para obtener la condición de empresa instaladora de equipos radioeléctricos marinos a bordo de los buques, los interesados deberán inscribirse en el Registro de empresas instaladoras, de reparación y mantenimiento de equipos radioeléctricos de los buques dependiente de la Dirección General de la Marina Mercante.

3. Los interesados deberán dirigir una solicitud, en el modelo recogido en el anexo IV, a la Dirección General de la Marina Mercante, acompañada de la documentación que se indica en el impreso.

4. Recibida la solicitud con la documentación anexa, la Dirección General de la Marina Mercante tramitará el expediente de inscripción, practicará los actos de instrucción que resulten pertinentes en relación con los datos aportados. En caso de que la inscripción no pudiera practicarse por insuficiencia de los datos aportados, se requerirá al interesado que los complete en el plazo de diez días hábiles.

5. Instruido el expediente, la Dirección General de la Marina Mercante notificará la resolución, que no agota la vía administrativa, por la que se autorizan o deniega la inscripción, en el plazo máximo de tres meses. La autorización tendrá una vigencia de cinco años prorrogables.

6. Una vez practicada la primera inscripción, cualquier hecho o circunstancia que suponga la modificación de los datos que hayan de ser objeto de inscripción deberá hacerse constar en el Registro, en el plazo máximo de un mes a partir del momento en que se produzca, mediante solicitud dirigida a la Dirección General de la Marina Mercante, acompañando copia autentificada de la documentación que acredite fehacientemente dichos hechos o circunstancias. La Dirección General de la Marina Mercante dictará resolución sobre la procedencia de la inscripción de las modificaciones solicitadas, en el plazo y con los efectos previstos en el apartado anterior.

7. La inscripción registral tendrá la consideración de título habilitante. La primera inscripción, sus sucesivas modificaciones y su cancelación, se practicarán de oficio por el encargado del registro, expresándose la fecha en que se produjeron. Cuando se cancele una inscripción, el encargado del registro anotará, también, la causa que la determinó.

8. Además de los requisitos de carácter técnico que deben cumplir las empresas para obtener la condición de instaladores, estas empresas deberán:

a) Estar dadas de alta, si procede, en el Impuesto de Actividades Económicas, en los epígrafes adecuados.

b) Estar al corriente de sus obligaciones tributarias.

c) Estar al corriente de sus obligaciones para con la Seguridad Social.

d) Si se trata de personas jurídicas, estar legalmente constituidas.

e) Disponer de personal titulado competente.

f) Disponer de un seguro de responsabilidad civil de 300.000 € en el caso de empresas de tipo M-1, 150.000 € para las empresas de tipo M-2 y 30.000 € para las de tipo M-3.

9. A los efectos del punto e) del apartado anterior, se entenderá que son titulados competentes los siguientes o aquellos que dispongan de titulación equivalente:

a) Licenciado o diplomado de la marina civil en la especialidad de radioelectrónica.

b) Ingeniero de telecomunicación o ingeniero técnico de telecomunicación de la especialidad correspondiente. Ingeniero naval y oceánico o ingeniero técnico naval de la especialidad correspondiente.

c) Técnico en la especialidad de radioelectrónica (Nivel FP-2).

10. Las empresas que vayan a actuar como empresas de instalación a bordo de buques se clasificarán, según los equipos que estén autorizados a instalar, como se indica a continuación:

a) Tipo M-1: Obtendrán la denominación de empresas de tipo M-1, aquellas empresas autorizadas a realizar servicios de instalación de todos los equipos que se instalen en un buque, con independencia de la zona marítima en que realice sus navegaciones (A1-A2-A3/A4).

b) Tipo M-2: Empresas autorizadas a realizar servicios de instalación de todos los equipos que se instalen en un buque que realice navegaciones por las zonas marítimas A1 y A2.

c) Tipo M-3: Empresas autorizadas a realizar servicios de instalación en determinados equipos. La empresa solicitante indicará cuales son los equipos para los cuales solicita dicha autorización.

11. Las empresas autorizadas según la clasificación mencionada en el apartado anterior deberán disponer, como mínimo, de los siguientes medios personales y materiales:

a) Tipos: M-1 y M-2.

1.º Instalaciones adecuadas para el almacenamiento, desmontaje, reparación, montaje y prueba de los equipos radioeléctricos.

2.º Personal técnico competente. Al menos dos personas tituladas (una de ellas de grado superior), de acuerdo con lo especificado en el apartado 9 de este artículo.

3.º Personal técnico cualificado suficiente para instalación, reparaciones y prueba de equipos de los buques contratados para su mantenimiento.

4.º Equipo de pruebas y herramientas apropiadas para la reparación y el mantenimiento de cualquiera de los elementos del equipo radioeléctrico.

5.º Repuestos suficientes y debidamente almacenados o que puedan ser obtenidos en breve espacio de tiempo.

6.º Documentación y manuales adecuados de instalación, servicio y prueba suministrados por los fabricantes.

7.º Programas continuos de formación en cuanto a nuevas técnicas y reglamentaciones de seguridad.

8.º Registros adecuados de las operaciones de reparación, mantenimiento y calibración.

9.º Las de tipo M-1, deben aportar el certificado de aprobación en vigor ISO 9001:2002 específico y referido a esta actividad de empresa certificadora acreditada.

10.º Servicios, propios o contratados, que abarquen la zona de navegación del buque en línea regular, así como disponibilidad para acudir a prestar servicios de mantenimiento y reparación a otros puertos cuando se necesite y con el mínimo de demora posible.

b) Tipo M-3:

1.º Instalaciones adecuadas para el almacenamiento, desmontaje, reparación, montaje y prueba de los equipos radioeléctricos que estén autorizados a instalar y reparar.

2.º Personal técnico competente. Al menos una persona titulada que disponga de cualquiera de las titulaciones que se citan en el punto 9 de este artículo.

3.º Personal técnico cualificado suficiente para efectuar la instalación y reparación de dichos equipos.

4.º Equipo de pruebas y herramientas apropiadas para la reparación de cualquiera de los elementos del equipo radioeléctrico instalado.

5.º Repuestos suficientes y debidamente almacenados o que puedan ser obtenidos en breve espacio de tiempo.

6.º Documentación y manuales adecuados de instalación, servicio y prueba suministrados por los fabricantes.

7.º Registros adecuados de las operaciones de instalación y reparación.

12. Las empresas de Estados miembros de la Unión Europea o del Espacio Económico Europeo podrán realizar actividades de instalación o mantenimiento en tierra en buques españoles, siempre y cuando se encuentren autorizadas a realizar este tipo de instalaciones en sus países de origen. La Administración marítima española podrá recabar de dichas empresas la presentación de tales acreditaciones.

Las empresas distintas de las indicadas en el párrafo anterior podrán ejercer las actividades de instalación y mantenimiento en tierra en buques españoles, siempre y cuando sean autorizadas por la Administración marítima española

13. Las empresas instaladoras estarán obligadas a instruir en el manejo de los equipos al personal que realice las funciones de operador de radiocomunicaciones en el buque cuando se produzca la entrega de la instalación radioeléctrica, así como cuando se instale un nuevo equipo de radiocomunicaciones a bordo del mismo.

14. Sin perjuicio de lo previsto en los apartados anteriores, la Dirección General de la Marina Mercante podrá autorizar para ejercer como empresas de instalación, a aquellas empresas de tipos M-2 y M-3 que, aun sin cumplir todos los requisitos indicados, acrediten disponer de una experiencia continuada en la instalación, mantenimiento y reparación de equipos radioeléctricos con una antigüedad mínima de tres años.

Estas empresas deberán probar que disponen de medios adecuados y de capacidad técnica suficiente para el mantenimiento, instalación y reparación de los equipos que estén autorizados a mantener, instalar y reparar, y que cuentan con personal con acreditada experiencia para la realización de las mencionadas funciones.

Las citadas empresas deberán presentar ante la Dirección General de la Marina Mercante los siguientes documentos:

a) Justificante del pago del Impuesto de Actividades Económicas en los epígrafes adecuados, si procede.

b) Alta en la Seguridad Social correspondiente al período en que se desea acreditar la experiencia.

c) Relación de instalaciones realizadas durante los últimos tres años.

d) Lugares donde ejerce sus actividades de instaladora.

e) Relación de personal a su servicio, experiencia acreditada y, en su caso, cursos de especialidad realizados por los mismos.

La Dirección General de la Marina Mercante evaluará la documentación presentada y otorgará, si procede, la autorización pertinente, procediendo a la correspondiente inscripción en el registro.

15. Cuando la Dirección General de la Marina Mercante compruebe que una empresa instaladora no cumple alguno de los requisitos u obligaciones establecidos en este artículo, le concederá un mes de plazo para la subsanación de dicho incumplimiento. Transcurrido el plazo sin que la subsanación se hubiera producido, se tramitará el expediente de cancelación.

Cancelada una inscripción, el encargado del registro anotará igualmente la causa que la determinó.

Artículo 10. *Proyecto de construcción y reformas.*

1. El proyecto general con el que se inicie la construcción de un buque debe cumplir lo dispuesto en el título II del capítulo III del Reglamento de inspección y certificación de buques civiles, aprobado por el Real Decreto 1837/2000, de 10 de noviembre. El proyecto general, firmado por un técnico competente, habrá de incluir, entre otros documentos, una memoria o proyecto técnico sobre equipos de radiocomunicaciones y radionavegación, con el contenido siguiente:

a) Características del buque (nombre, arqueo en GT, eslora L y actividad a la que va a dedicarse).

b) Zonas de navegación por donde el buque pretende desplazarse, de conformidad con el artículo 4.

c) Relación de equipos radioeléctricos y de radionavegación que van a ser instalados en el buque, indicando su marca, modelo y potencias de emisión de los transmisores. En caso de que en esta fase del proyecto no se conozca todavía la identidad de los equipos que van a ser instalados, se hará referencia, al menos, al tipo y número de ellos, indicando la regla del Convenio SOLAS que les sea de aplicación o el precepto que establezca su obligatoriedad.

d) Plano del puente de gobierno y/o sala de radiocomunicaciones, con indicación de la ubicación de cada uno de los equipos, incluyendo sus unidades de control, impresoras, localización de radiobalizas y respondedores de radar, etc., como mínimo a una escala 1:50.

e) Planos de la disposición e identificación de cada una de las antenas (antenas transmisoras, antenas receptoras y GPS, antenas de radar, antenas de terminales de satélite, etc.), a escala 1:50 como mínimo, con sus diagramas de cableado, y con indicación de la distancia entre cada una de ellas. Los planos de todas las antenas deberán mostrarse longitudinalmente desde la posición de proa a popa y de babor a estribor, así como en planta.

f) Esquema eléctrico completo de toda la instalación, con indicación de conexiones entre los equipos y la representación de los diferentes componentes eléctricos (tales como rectificadores, cargadores, relés, diodos, fusibles, aparatos de medida, etc.) así como distribución de tomas de tierra.

g) Plano con la ubicación de las baterías de acumuladores, cálculos de la capacidad de las mismas, curvas características de descarga extendida por el fabricante y tipo de cargador recomendado por éste, esquema de alimentaciones y relación de consumos de cada uno de los equipos.

h) Tipo de mantenimiento elegido (mantenimiento en tierra, mantenimiento a bordo o duplicación de equipos).

i) Nombre y razón social de la empresa instaladora.

j) Valoración económica del proyecto.

2. Cuando la memoria de la estación radioeléctrica se presente con posterioridad a la presentación del proyecto inicial de construcción, se entenderá como una memoria parcial, y por tanto podrá ir firmada por el técnico que firmó la totalidad del proyecto, o por un técnico competente de los indicados en el apartado 6 de este artículo, y visada por el colegio profesional al que pertenezca.

La memoria deberá contener los mismos datos indicados en el apartado 1.

3. Los proyectos de transformación o reforma de cualquier tipo de buque en el que la instalación radioeléctrica se vea total o parcialmente afectada, deberán incluir, para su aprobación, un plan de instalación de los equipos radioeléctricos, firmado por un técnico competente de los indicados en el apartado 6, con el siguiente contenido:

a) Características del buque (nombre, distintivo de llamada, arqueo en GT y eslora).

b) Zonas de navegación por donde el buque pretende desplazarse.

c) Relación de equipos radioeléctricos y de radionavegación que están o van a ser instalados en el buque, indicando su marca, modelo, números de registro y de serie (si se conocen) y la potencia de emisión de los transmisores.

d) Plano del puente de gobierno y/o sala de radiocomunicaciones, con indicación de la ubicación de cada uno de estos equipos, incluyendo sus unidades de control, impresoras, localización de radiobalizas y respondedores de radar, etc.

e) Planos en alzado y planta con la disposición e identificación de cada una de las antenas (antenas transmisoras, antenas receptoras, antenas de radar, antenas de terminales de satélite, etc.)

f) Esquema eléctrico de la instalación y distribución de tomas de tierra.

g) Plano con la ubicación de las baterías de acumuladores y capacidad de las mismas.

h) Nombre y razón social de la empresa instaladora de los equipos.

Deberá estar disponible a bordo del buque, por si fuera requerida por la Administración marítima, una copia compulsada del proyecto técnico o del plan de instalación.

4. A los efectos de este artículo, se entiende por transformación o reforma, la realización de cualquiera de las siguientes modificaciones:

a) Adaptación del buque al SMSSM.

b) Modificaciones en la estructura que afecten de manera sustancial a la instalación radioeléctrica y requieran el desmontaje y posterior montaje de equipos, cableado o antenas.

c) Instalación de tres o más equipos radioeléctricos.

d) Instalación del registrador de datos de travesía (RDT).

5. Los proyectos citados en los apartados 1 y 3 de este artículo, correspondientes a buques de eslora igual o superior a 24 metros, para su aprobación deberán dirigirse al Director General de la Marina Mercante, quien dictará y notificará la resolución por la que se apruebe o rechace dicho proyecto en el plazo máximo de tres meses. A falta de resolución expresa, la solicitud se entenderá desestimada.

Una vez que el proyecto haya sido aprobado por la Dirección General de la Marina Mercante, ésta lo comunicará al solicitante, el cual deberá remitir una copia del mismo a la Capitanía marítima de primera en cuyo ámbito vaya a ser realizada la instalación, al objeto de que pueda ser realizado un seguimiento de los trabajos de instalación.

Los proyectos de los buques de eslora inferior a 24 metros se remitirán a la Capitanía marítima de primera en cuyo ámbito vaya a realizarse la instalación, donde serán informados, tramitados y, si procede, autorizados, en los términos previstos en el párrafo primero de este apartado.

6. A efectos de lo indicado en el apartado 3, y en virtud de lo dispuesto en la Orden FOM/3479/2002, de 27 de diciembre, por la que se regula la firma y visado de documentos a que se refiere el Real Decreto 1837/2000, de 10 de noviembre, se entenderá que son titulados competentes las personas que cuenten con la titulación de oficial radioelectrónico de la marina mercante de primera o segunda clase o licenciado o diplomado de la marina civil en la especialidad de radioelectrónica.

7. Antes iniciar las obras de construcción o reforma de la instalación radioeléctrica en un buque, su operador o su representante informará de ello a la Capitanía marítima competente, al objeto de que el inspector radiomarítimo pueda realizar un seguimiento de la misma. Una vez finalizada la totalidad de la instalación en el buque, la empresa instaladora deberá entregar en la Capitanía marítima un certificado, según modelo del anexo V, en el que se acredite la idoneidad de la instalación radioeléctrica así como el cumplimiento de todas las prescripciones exigidas.

El operador del buque o su representante solicitarán la visita de un inspector, quien procederá a la comprobación de la instalación y efectuará las pruebas de funcionamiento de todos los equipos, expidiendo, si procede, el correspondiente certificado de seguridad radioeléctrica.

8. Los buques que se construyan en el extranjero y estén destinados a enarbolar pabellón español deberán cumplir los requisitos exigidos por el artículo 32 del Reglamento de inspección y certificación de buques civiles. Asimismo y en lo que respecta a la instalación radioeléctrica se seguirá el mismo procedimiento que si fueran construidos en España.

9. El abanderamiento en España de los buques procedentes de otros registros y cuyos equipos se encuentren ya instalados se llevará a cabo cumpliendo los requisitos indicados en los artículos 33 y 34 del Reglamento de inspección y certificación de buques civiles y, en lo que respecta a las embarcaciones de recreo en el artículo 3 del Real Decreto 1434/1999, de 10 de septiembre, que establece los reconocimientos e inspecciones de las embarcaciones de recreo para garantizar la seguridad de la vida humana en la mar y determina las condiciones que deben reunir las entidades colaboradoras de inspección.

Para proceder a su abanderamiento será necesario presentar el plan de instalación indicado en el apartado 3. Además, la instalación radioeléctrica se someterá a un reconocimiento por parte de los servicios de inspección, al objeto de evaluar el grado de conservación, funcionamiento y cumplimiento de la normativa nacional o internacional vigente, teniendo en cuenta el tipo de buque de que se trate.

Como resultado del informe de dicho reconocimiento, el órgano competente aprobará, en su caso, la instalación y expedirá, si procede, el certificado correspondiente.

Artículo 11. *Activación de terminales de Inmarsat.*

1. Las empresas u organismos que vayan a realizar las funciones de puntos de activación de servicios (habitualmente conocidas por el acrónimo en inglés PSA), ejerciendo de intermediarios entre el usuario y la organización Inmarsat para la activación de terminales cuyo uso se destine a comunicaciones marítimas, deberán, sin perjuicio de estar habilitados por ésta, obtener la autorización de la Dirección General de la Marina Mercante. Las empresas que sean autorizadas a constituirse en PSA, deberán cumplir para ello los siguientes requisitos:

a) Disponer de los recursos técnicos y medios humanos necesarios para procesar las aplicaciones electrónicas a Inmarsat.
b) Aceptar todas aquellas solicitudes de activación de terminales que les sean requeridas independientemente de su procedencia, comprometiéndose a enviarlas a Inmarsat en un plazo no superior a las seis horas desde su recepción.
c) Activar los terminales de acuerdo con las numeraciones asignadas por la Administración marítima o, en su caso, por la organización Inmarsat.

2. La Dirección General de la Marina Mercante podrá efectuar cuantas inspecciones considere necesarias para comprobar el cumplimiento de dichas condiciones reservándose el derecho a revocar la autorización para actuar como PSA a aquellas empresas que incumplan dichas condiciones.
3. Si un terminal requiere para su activación una numeración asignada por la Administración marítima, la PSA interesada deberá solicitar este número a la Dirección General de la Marina Mercante antes de proceder a la activación del equipo.
Las PSA autorizadas deberán comunicar a la Dirección General de la Marina Mercante todas las activaciones de terminales de Inmarsat que realicen en los buques, plataformas o cualquier otro artefacto flotante españoles con la finalidad de que puedan ser incluidas en la base de datos de la inspección radiomarítima.
4. La empresa operadora de un buque que tenga instalado un equipo terminal de Inmarsat, o su representante autorizado, estará obligada a comunicar por escrito a la Dirección General de la Marina Mercante la baja y la desactivación de dicho equipo cuando sea desmontado o cuando el buque sea abanderado en otro Estado.
5. La Dirección General de la Marina Mercante podrá solicitar a una PSA la desactivación de un terminal de Inmarsat instalado en un buque cuando tenga conocimiento de que el usuario del terminal incumple la normativa sobre seguridad marítima o causa, sin motivo justificado, interferencias continuadas con la alerta de socorro.

Artículo 12. *Instalación y desmontaje de equipos radioeléctricos marinos.*

1. Todos los equipos radioeléctricos que se instalen en los buques españoles deberán ser registrados por la Administración marítima y, con excepción de las embarcaciones de recreo, en las que únicamente será obligatoria su notificación, precisan de autorización previa para su instalación a bordo. Las embarcaciones de recreo de eslora igual o inferior a 12 metros no estarán obligadas a notificar la instalación de ningún equipo a no ser que dispongan de la Licencia de Estación de Barco.
2. Las solicitudes de autorización de instalación, según el modelo recogido en el anexo VI, se dirigirán por el operador del buque o su representante autorizado a la Capitanía marítima en cuyo ámbito se encuentre el puerto donde va a efectuarse la instalación. Para instalaciones a realizar en puertos extranjeros, las solicitudes de instalación deberán dirigirse a la Dirección General de la Marina Mercante
La Capitanía marítima competente, si el buque se encuentra en puerto español, o la Dirección General de la Marina Mercante si el buque está en puerto extranjero, dictarán y notificarán la resolución en el plazo de un mes. A falta de resolución expresa la solicitud se considerará desestimada.
En las embarcaciones de recreo en las que resulte obligado comunicar la instalación de los equipos, las comunicaciones - según el modelo recogido en el anexo IX- se dirigirán por el operador del buque o su representante o instalador autorizado, a la capitanía marítima o distrito marítimo en cuyo ámbito se encuentre el puerto donde se ha llevado a cabo la instalación. Para instalaciones efectuadas en puertos extranjeros, las comunicaciones de

instalación deberán dirigirse a la Dirección General de la Marina Mercante. Cuando se trate de equipos portátiles, respondedores de radar, receptores, sondas, u otros equipos no obligatorios con potencias inferiores a 25 vatios, será suficiente la presentación de la factura de compra y su provisión a bordo no requerirá la certificación de ninguna empresa instaladora.

3. Todos los equipos que se instalen a bordo de un buque español serán fiel réplica del equipo registrado. Cualquier variación de sus características se comunicará a la Dirección General de la Marina Mercante, que decidirá si el equipo sigue siendo válido para su instalación en el buque.

4. Recibida la solicitud de autorización de instalación de un equipo, y comprobados los datos que figuran en el mismo, la Capitanía marítima, si la instalación se va a realizar en puerto español, o la Dirección General de la Marina Mercante, en los demás casos, autorizarán o denegarán la solicitud. Si la solicitud es autorizada, el instalador podrá instalar los equipos que, a la mayor brevedad posible, serán inspeccionados por el inspector radiomarítimo o, si se trata de embarcaciones de recreo, por personal de la pertinente organización autorizada.

Siempre que se produzca la instalación de algún equipo, el instalador autorizado deberá facilitar a la Capitanía marítima del puerto en cuyo ámbito se encuentre el buque, una certificación indicativa de que la instalación se ha efectuado de acuerdo con las normas en vigor.

5. Cualquier equipo radioeléctrico que se instale en un buque, aun cuando no exista la obligación de su instalación, se considerará, a los efectos de registro, reconocimiento e inspección como si fuera obligatorio y deberá cumplir con las normas exigidas para cada equipo.

Los equipos que se instalen sin la preceptiva autorización serán considerados como no autorizados, con las consecuencias jurídicas que de ello se deriven.

6. El desmontaje de cualquier equipo instalado en un buque deberá ser obligatoriamente comunicado por el operador del buque o su representante autorizado a la Capitanía marítima del puerto donde se encuentre el buque y, en el caso de desmontajes realizados en el extranjero, a la Dirección General de la Marina Mercante.

Las comunicaciones de desmontaje se presentarán en el impreso normalizado o mediante un fax o escrito. Si se trata del desmontaje de un equipo de obligada instalación, el operador del buque deberá solicitar la instalación de otro equipo que cumpla con las mismas funciones que el sustituido.

7. Únicamente serán autorizados para su instalación los equipos registrados en la Dirección General de la Marina Mercante.

Se considerará válida la autorización o el registro que inicialmente tuvieran de aquellos equipos que procedan de un buque exportado o desguazado y que vayan a instalarse en otro buque nuevo o existente propiedad del mismo operador, siempre que la Capitanía marítima informe favorablemente sobre su estado. En cualquier caso, el operador del buque o el instalador autorizado deberán presentar una nueva solicitud de instalación.

8. Todos los equipos que se instalen en buques españoles construidos en el extranjero deberán cumplir con las mismas normas que se exigen a los que se instalan en España. Cuando se trate de equipos que han sido autorizados en otro Estado miembro de la Unión Europea de acuerdo con la Real Decreto 809/1999, de 14 de mayo, por el que se regulan los requisitos que deben reunir los equipos marinos destinados a ser embarcados en los buques, se deberá presentar a la Dirección General de la Marina Mercante, bien a través de la empresa instaladora o del operador del buque, la documentación pertinente según las indicaciones del artículo 16, para identificar el equipo y asignarle el número de registro correspondiente.

9. Los equipos instalados a bordo de buques importados y destinados a enarbolar pabellón español deberán cumplir lo dispuesto en el artículo 10.8. Estos equipos podrán seguir instalados a bordo, aun cuando no se encuentren autorizados o registrados en España, siempre que la Administración marítima considere que se encuentran en buen estado de conservación y disponen del mismo grado de eficacia que aquellos que se hubieran aprobado.

En cualquier caso, y en relación con estos equipos, se seguirán los mismos criterios indicados en los artículos 35, 44 y 52, según proceda.

Artículo 13. *Certificado de seguridad radioeléctrica.*

1. A excepción de los buques indicados en el apartado siguiente, se expedirá a los buques españoles un certificado de seguridad radioeléctrica, según el modelo recogido en el anexo VIII, donde irán reflejados todos los datos del buque y la relación de los equipos radioeléctricos y de radionavegación instalados. Estos certificados tendrán una validez máxima de dos años para los buques de pesca de eslora inferior a 24 metros y de un año para el resto de los buques.

Sin perjuicio igualmente de lo que se dispone en el apartado siguiente, a los buques que realicen viajes internacionales y estén sujetos a las normas del Convenio SOLAS, o a los que aun no estándolo así lo soliciten, se les expedirá también un certificado de seguridad radioeléctrica internacional, junto con el inventario del equipo adjunto.

2. Se expedirá el inventario de equipos radioeléctricos, que deberá acompañar siempre a los certificados anteriormente citados, a los buques de pasaje y los buques de carga que dispongan de los certificados de seguridad correspondientes y a los buques de pesca que dispongan de su certificado de conformidad. Cuando dichos certificados sean renovados o refrendados, el inventario deberá actualizarse en aquellos casos en que se haya producido alguna modificación de las instalaciones radioeléctricas.

3. En los supuestos en los que, conforme a lo dispuesto en el Real Decreto 90/2003, de 24 de enero, el capitán de un buque recabase de una organización autorizada la realización de un reconocimiento relativo al certificado de seguridad radioeléctrica, el informe que dicha organización entregue al capitán del buque incluirá, además del resultado del reconocimiento de los equipos, sus marcas, modelos, números de serie, fechas de caducidad de las baterías y zafas hidrostáticas de las radiobalizas, así como de otros elementos que puedan caducar. Este informe será remitido para su estudio a la Dirección General de la Marina Mercante.

[. . .]

Sección 4.ª Instalaciones Radioeléctricas y Equipos: Generalidades

Artículo 21. *Receptores NAVTEX y de llamada a grupos (LIG).*

1. En todos los buques obligados a disponer de receptor NAVTEX, tanto éste como el receptor de llamada intensificada a grupos de Inmarsat (LIG), deberán estar ubicados en el puente de navegación. Se admitirá que el receptor NAVTEX pueda ir combinado con un receptor de facsímil, siempre que los mensajes tipo Navtex no se pierdan cuando el equipo se utilice para recibir mensajes meteorológicos de facsímil y los mensajes tipo D (socorro) puedan recibirse de inmediato con aviso por alarma acústica, aun cuando los mensajes de facsímil estén siendo recibidos por el receptor.

En los buques obligados a llevar un receptor de LIG de Inmarsat, el receptor podrá ir combinado con un terminal de satélite de Inmarsat autorizado. No obstante, el equipo deberá ser capaz de recibir los mensajes de seguridad marítima pese a que el terminal de Inmarsat al que está acoplado esté realizando otros servicios.

Ambos receptores deberán estar siempre programados para recibir la información pertinente del transmisor o de los transmisores de las zonas por las que el buque navegue. Los mensajes impresos recibidos por ambos receptores se conservarán a bordo para su presentación a requerimiento de la Administración marítima, durante un periodo mínimo de un año desde la finalización del rollo de papel impreso.

2. El receptor LIG será obligatorio para todos los buques que realicen navegaciones de manera permanente por zonas en las que no esté establecido el servicio NAVTEX.

3. Los receptores Navtex deberán ser aptos para recibir la información sobre seguridad marítima en la frecuencia de 518 kHz.

Los equipos que se instalen a partir del 1 de junio de 2007 deberán ser aptos para recibir emisiones sobre seguridad marítima en las frecuencias de 518 kHz. y 490 kHz.

Artículo 22. *Radiobalizas de localización de siniestros.*

1. Las radiobalizas por satélite se regirán por las normas siguientes:

a) En los buques nacionales, la radiobaliza de localización de siniestros por satélite de Cospas-Sarsat de 406 MHz, de activación automática, deberá estar instalada en la misma cubierta del puente de navegación, fuera de él y cercana al mismo, cerca de la puerta de salida a los alerones y libre de cualquier obstrucción de la superestructura del buque que impida su libre flotación en caso de hundimiento.

La radiobaliza deberá situarse permanentemente en su soporte mientras el buque se encuentre en el mar. Se recomienda no retirarla de su soporte aun cuando el buque se encuentre en puerto. En todo caso, si por cualquier motivo se procede a su retirada, el capitán o la persona responsable del buque, deberá colocarla en el mismo, en su posición de normal y en correcto funcionamiento, antes de que el buque se haga a la mar.

b) No obstante lo dispuesto en los artículos 58.1.b) y 64.2 para determinados buques de recreo o pesca, la radiobaliza por satélite de 406 MHz que se instale a bordo de los buques españoles deberá ser del tipo de activación y liberación automática y también manual.

El sistema de liberación podrá ser un dispositivo hidrostático aprobado u otro sistema que pueda considerarse válido a criterio de la Administración marítima. Además, esta radiobaliza deberá estar provista de un localizador que emita en la frecuencia aeronáutica de emergencia de 121,5 MHz y cumpla con las especificaciones en vigor para este tipo de equipos.

c) La radiobaliza debe poder ser liberada manualmente con facilidad para ser llevada a una embarcación de supervivencia en caso de necesidad, por lo que nunca habrá de estar situada en mástiles u otros lugares en los que sólo pueda alcanzarse mediante una escalera vertical. Las radiobalizas de activación únicamente manual deberán encontrarse en un lugar bien visible y de fácil acceso de la instalación radioeléctrica, de forma que resulte sencilla su recogida y activación en caso de una emergencia.

d) La Administración marítima podrá aceptar la radiobaliza por satélite de 406 MHz de COSPAS-SARSAT, u otras que puedan autorizarse en el futuro, y su ubicación a bordo se ajustará a lo especificado en los apartados a) y c) de este artículo.

e) Las radiobalizas se someterán a una prueba anual de funcionamiento por inspectores de la capitanía marítima o por empresas autorizadas. En el caso de embarcaciones de recreo esta prueba será cuatrienal y se llevará a cabo por parte de empresas autorizadas. La prueba consistirá, básicamente, en un chequeo visual de todas las partes que la componen, su emplazamiento y montaje, identificación y codificación mediante el sistema de autochequeo, fecha de caducidad de baterías y dispositivo de liberación, frecuencia de emisión, etc.

Cuando las pruebas sean realizadas por organizaciones o empresas autorizadas, éstas deberán remitir el informe correspondiente a la Administración marítima.

Cada cuatro años, además, las radiobalizas serán objeto de un examen y mantenimiento completos, en un centro aprobado de ensayo o del servicio técnico de la casa instaladora autorizada. En el examen se prestará especial atención a la estabilidad de la frecuencia, la potencia de la señal y el estado de carga de las baterías. Se procurará que este examen y mantenimiento se realice coincidiendo con el cambio de las baterías de la radiobaliza y el distribuidor remitirá, en este caso, el resultado e informe de las pruebas a la Administración marítima.

f) Cada cambio de batería o de dispositivo de liberación de una radiobaliza debe ser obligatoriamente comunicado a la Capitanía marítima y, en el caso de embarcaciones de recreo, también a la entidad colaboradora que haya realizado la última inspección. Cada cambio de batería o de dispositivo de liberación exigirá la colocación de una nueva etiqueta, escrita con material indeleble y que no se deteriore, con la fecha de caducidad grabada por la empresa autorizada para su sustitución. No se admitirán aquellas etiquetas que contengan errores o tachaduras. En el caso de sustituciones realizadas en puertos extranjeros, la fecha de caducidad de baterías y dispositivo de liberación deberán ser puestas en conocimiento de la Dirección General de la Marina Mercante.

La empresa que realice estas sustituciones deberá facilitar a la Capitanía marítima de la zona en cuyo ámbito se encuentre el buque una certificación en la que se indique que dichas sustituciones han sido realizadas conforme a las normas en vigor.

g) Las baterías de la radiobaliza deben tener, por regla general, una vida útil no superior a los cuatro años desde su instalación, y su sustitución en los equipos debe efectuarse por la empresa instaladora o sus representantes autorizados.

En caso de que para alguna de estas baterías se pretenda una duración superior a la indicada, la Administración marítima podrá, si lo considera conveniente, exigir al fabricante o al distribuidor el resultado de las pruebas realizadas a la misma en un laboratorio autorizado para su aprobación o, en caso de no disponer de ellas, exigir la realización de las pruebas en un centro autorizado.

h) El dispositivo de liberación, cualquiera que sea, tendrá, por regla general, una vida útil no superior a los dos años desde su instalación, y de su sustitución deberá informarse también a la Capitanía marítima competente. En caso de solicitarse un período de validez mayor, la Administración marítima procederá del mismo modo que el indicado en la letra g) para las baterías.

i) Todos los buques españoles que dispongan de una radiobaliza de localización de siniestros de 121,5 MHz, deberán sustituirla por la radiobaliza por satélite de 406 MHz del sistema COSPAS-SARSAT, dentro de los tres meses siguientes a la entrada en vigor de este reglamento.

j) Salvo lo exigido para cada uno de ellos en los artículos que les sean de aplicación, todos los buques de pesca de nueva construcción y los existentes que, por cualquier motivo, deban sustituir la radiobaliza de 406 MHz (automática o manual), deberán incorporar una con sistema de posicionamiento interno.

En el resto de los buques de pesca existentes, se reemplazará la radiobaliza de 406 MHz (automática o manual) por una con sistema de posicionamiento interno, cuando se cumpla el plazo de caducidad de sus baterías, o, a más tardar, dos años después de la entrada en vigor de este reglamento.

2. Las radiobalizas personales deben cumplir las siguientes disposiciones:

a) Las radiobalizas personales aplicables a los buques pesqueros que se citan en los artículos 47.4 y 67.2 y 3 han de funcionar únicamente en la frecuencia de 121,5 MHz, deben ir incorporadas al chaleco salvavidas y se activarán automáticamente en caso de caída de un hombre al agua. También podrán activarse de forma manual.

En el puente de gobierno de cada buque obligado a disponer de este tipo de radiobalizas se dispondrá de un receptor capaz de detectar las señales emitidas por aquéllas.

Adicionalmente, los buques a los que hacen referencia los artículos 40 y 67.2 deben disponer a bordo de un receptor direccional o un radiogoniómetro de VHF, capaces de determinar la orientación de la señal en la frecuencia indicada.

b) Estas radiobalizas habrán de estar siempre a bordo del buque al que pertenezcan, en buen estado de funcionamiento y permanentemente dispuestas para ser utilizados por los tripulantes cuando el buque se haga al mar. Si, pese a lo indicado, se procede a la retirada de los equipos cuando el buque se encuentre en puerto, el operador del buque o la persona que ejerza el mando serán los responsables de su custodia y de su traslado a bordo antes de que el buque se haga al mar.

Artículo 23. *Radioteléfonos bidireccionales portátiles de ondas métricas.*

1. Los equipos radiotelefónicos bidireccionales portátiles de ondas métricas de banda marina (VHF) de los que vayan provistos los buques españoles, cumplirán con las especificaciones del SMSSM, y dispondrán, cada uno, de su propio cargador de baterías y, con la excepción indicada en el artículo 50.6, de una batería primaria de color amarillo o naranja precintada, apta para ser usada únicamente en caso de emergencias y otra secundaria recargable, para uso diario.

2. La batería primaria precintada deberá tener, por regla general, una vida útil no superior a los cuatro años desde su fecha de instalación en el buque y, en caso de que se solicite una duración superior, la Administración marítima procederá de la forma indicada para las radiobalizas en el artículo 22.1. g).

El precinto será de una calidad suficiente a criterio de la Administración marítima y su ruptura, cualquiera que sea la causa que la origine, deberá anular su validez. El cambio de la batería debe ser comunicado por los instaladores a la Capitanía marítima correspondiente.

3. Los equipos radiotelefónicos portátiles irán situados en el puente de gobierno, serán fácilmente visibles dentro del mismo, estarán convenientemente protegidos y el acceso a ellos durante la navegación no requerirá del uso de llaves u otros sistemas que puedan impedir o retrasar su recogida.

4. Cada equipo portátil de VHF llevará marcado en su exterior, con material indeleble que no se deteriore, la fecha de caducidad de sus baterías y la identificación del buque al que pertenece.

Artículo 24. *Respondedores de radar de 9 GHz.*

1. En los buques españoles, los respondedores de radar deben estar situados en soportes a ambas bandas del buque, dentro o fuera del mismo, y ser claramente visibles desde el puente de navegación. Deberá ser sencilla la recogida de estos equipos para trasladarlos a los botes o embarcaciones de supervivencia.

2. En los buques obligados a disponer de más de dos respondedores de radar, éstos irán situados en cada bote o embarcación de supervivencia, excepto los correspondientes a los dos botes más cercanos al puente de gobierno, que irán situados a ambas bandas, dentro o fuera del mismo, y permanentemente dispuestos para su utilización en caso de emergencia.

3. Las baterías de los respondedores de radar deberán tener, como regla general, una vida útil máxima de cuatro años desde el momento de su instalación y su sustitución en los equipos habrá de ser efectuada por la empresa instaladora o sus representantes autorizados y comunicada a la capitanía marítima correspondiente. En caso de que se solicite un período de duración superior, la Administración marítima procederá de la forma indicada para las radiobalizas en el artículo 22.1.g). El uso de un respondedor de radar después de ser utilizado en una emergencia requerirá la sustitución de su batería.

4. Cada respondedor de radar llevará marcado en su exterior, con material indeleble y resistente, las instrucciones de funcionamiento en castellano, así como la fecha de caducidad de sus baterías y la identificación del buque al que pertenece.

Artículo 25. *Documentos de servicio.*

1. Todos los buques españoles comprendidos en el ámbito de aplicación de los capítulos II y III que realicen navegaciones por las zonas marítimas A2, A3 o A4 deberán ir provistos, además de los restantes que sean en cada caso exigibles, de los siguientes documentos de servicio:

a) Licencia de estación de barco.
b) Certificados de cada operador de radiocomunicaciones.
c) Diario del servicio radioeléctrico (según proceda).
d) Lista alfabética de distintivos de llamada (Lista VIIA -UIT).
e) Cuadro numérico de identidades del servicio móvil marítimo y móvil marítimo por satélite.
f) Nomenclátor de las estaciones costeras (Lista IV -UIT).
g) Nomenclátor de estaciones de barco (Lista V -UIT).
h) Manual para uso de los servicios móvil marítimo y móvil marítimo por satélite o Reglamento de Radiocomunicaciones.
i) Lista de estaciones costeras españolas en la que constarán las horas de escucha, frecuencias y tasas.
j) Lista de estaciones costeras internacionales que transmiten avisos a los navegantes y boletines meteorológicos.
k) Lista de centros de salvamento españoles y frecuencias utilizadas.
l) Lista de centros NAVTEX españoles en la que conste el distintivo de su emisor y sus horarios de emisiones programadas.

2. Cuando los citados buques realicen navegaciones por la zona marítima A1 o cuando se trate de buques comprendidos en el ámbito de aplicación del capítulo IV, deberán ir

provistos, como mínimo e independientemente de cualquier otra documentación exigible, de los documentos indicados en las letras a), b), c), i), k) y l), según sean de aplicación.

Artículo 26. *Fuentes de energía.*

1. Los buques españoles, mientras se encuentren en el mar, deberán disponer de una fuente de energía eléctrica capaz de alimentar de forma continua todos los equipos utilizados para las radiocomunicaciones, tanto básicos como duplicados, y de cargar todas las baterías utilizadas como fuentes de energía de reserva.

En los buques en los que sea obligatoria la disponibilidad de una fuente de energía eléctrica de emergencia, ésta debe ser capaz de alimentar tanto el equipo básico como el duplicado, si éste es exigido, durante el tiempo especificado en las reglas 42 y 43 del capítulo II-1 del Convenio SOLAS y la regla 17 del capítulo IV del Protocolo de Torremolinos.

2. Los buques españoles, tanto si disponen de manera obligatoria de una fuente de energía de emergencia como si no disponen de ella, además de lo establecido en el apartado 14 deberán estar dotados de una o varias fuentes de energía de reserva constituidas por baterías de acumuladores recargables con capacidad suficiente para alimentar el equipamiento básico de radiocomunicaciones obligatorio para la zona donde realicen sus navegaciones, el alumbrado eléctrico de emergencia, el GPS y, en aquellos casos en que sea de aplicación, teniendo en cuenta el tipo de buque de que se trate, los siguientes equipos:

1.º La giroscópica del buque, si éste dispone del terminal de satélite apropiado.

2.º Otros equipos que, a criterio de la Administración marítima, necesiten de tal suministro para garantizar un funcionamiento seguro y adecuado, en los siguientes términos:

a) En los buques a los que sea aplicable el capítulo II de este reglamento, durante el tiempo especificado para ellos en la regla 13 del capítulo IV del Convenio SOLAS.

b) En los buques a los que sea aplicable el capítulo III, durante el tiempo especificado para ellos mediante la regla 12 del capítulo IX del Protocolo de Torremolinos.

c) En los buques a los que sea de aplicación el capítulo IV, durante el tiempo especificado para cada uno de ellos según el artículo 55 de este reglamento.

En las embarcaciones de recreo, la fuente de energía de reserva solamente será obligatoria para las de nueva matriculación que naveguen en las zonas 1, 2 y 3, en las condiciones especificadas en el artículo 55.

3. En los buques en los que sea obligatoria la disponibilidad de equipamiento de radiocomunicaciones duplicado, éste deberá encontrarse conectado también a la fuente de energía de reserva.

4. Para calcular la capacidad de las baterías de reserva se tendrá en cuenta el consumo total necesario para el funcionamiento de todos los equipos de radiocomunicaciones conectados a estas baterías, utilizando para ello la siguiente fórmula:

«1/2 del consumo de corriente necesario para la transmisión más (+) el consumo de Corriente necesario para la recepción más (+) el consumo de corriente de toda carga adicional».

(Donde los consumos van expresados en amperios, y la capacidad resultante en amperios-hora).

5. En los buques obligados a disponer del equipo de localización de buques (ELB) para control y seguimiento de pesca, éste deberá ser alimentado en la forma establecida por la Orden APA/3660/2003, de 22 de diciembre, por la que se regula el sistema de localización de buques pesqueros vía satélite.

6. A excepción de los buques a que hace referencia el artículo 55.2, las baterías de reserva deberán disponer de su propio cargador, que deberá facilitar una carga continua y automática a las mismas y será capaz de iniciar la carga cuando su capacidad alcance un nivel no inferior al 70 por ciento de su carga útil y mantenerse en flotación cuando alcance el 100 por cien de su carga.

El cargador debe estar situado en lugar distinto al compartimiento de las baterías, ha de contar con instrumentos de medida de carga y voltaje y disponer de un sistema de alarma acústico y luminoso para casos de avería o defectos de funcionamiento en el sistema de

carga. La determinación de la condición de carga de la batería debe poderse realizar de forma sencilla.

7. Únicamente será necesario un cargador y un grupo de baterías tanto para el equipamiento básico como para el duplicado, si éste es exigido. Sin embargo se dispondrá de un convertidor AC/DC para cada uno de ellos.

Ambos, baterías y cargador, deberán cumplir, además, con las directrices recomendadas por la OMI mediante la Circular 16/COMSAR.

8. No está permitida la conexión a las baterías de reserva de equipos radioeléctricos diferentes a los indicados en este reglamento. Cualquier otro equipo distinto a los indicados como obligatorios para cada tipo de buque que se conecte a las baterías de reserva para equipos de radio deberá ser expresamente autorizado por la Administración marítima.

9. Todos los equipos radioeléctricos deberán alimentarse de la fuente principal o de emergencia del buque a través de un convertidor de corriente alterna a corriente continua (24V). En caso de fallo de alimentación de la fuente de energía principal o de emergencia, el sistema cambiará automáticamente a la alimentación de las baterías, sin interrupción de la salida, activando en el puente de gobierno un sistema de alarma acústica y luminosa, el cual únicamente podrá ser silenciado de forma manual. En los buques nuevos a los que se apliquen los capítulos II y III de este reglamento, deberá existir también la posibilidad de conmutación manual.

En cualquier caso, dicha conmutación no habrá de ser causa de pérdida de datos ni requerirá la reiniciación de los equipos en uso. La alimentación directa de los equipos de radio con corriente continua a través del propio cargador de baterías no será aceptada por la Administración marítima.

10. Las baterías deben ser de calidad suficiente para soportar las condiciones a las que van a ser expuestas en el buque, tal como vibraciones o continuos cambios de temperatura y capaces de soportar las cargas, descargas y el funcionamiento continuo a lo largo de toda su vida útil. Deberá estar disponible a bordo del buque la información facilitada por el fabricante de las baterías incluyendo las especificaciones técnicas de las mismas.

11. Como regla general y, salvo lo indicado en el artículo 55.4, las baterías de reserva se situarán en una posición elevada de la superestructura del buque, fácilmente accesible y lo más cerca de la instalación radioeléctrica como sea posible. Se instalarán preferentemente en un pañol estanco, bien ventilado (+/-20.º de temperatura constante), provisto de un alumbrado a prueba de explosiones en el que no haya ningún sistema eléctrico (motores, cajas de conexiones, cargadores, etc.) y deberá ser fácilmente accesible a efectos de comprobación y mantenimiento. Se mantendrán fuertemente fijadas para evitar su movimiento debido al balanceo del buque y mantendrán su capacidad nominal aun cuando sufran una inclinación de hasta 22 grados y medio en cualquier dirección.

No se situarán nunca en la sala de máquinas y se evitará su instalación en la magistral u otros lugares de difícil acceso. En buques de pequeño porte o en aquellos a los cuales no pueda ser aplicable lo previsto en este punto, las baterías se ubicarán en el lugar más apropiado y de manera que su estabilidad no pueda verse en ningún caso afectada. Este emplazamiento deberá ser aprobado por la Administración marítima.

El grupo de baterías deberá estar perfectamente etiquetado advirtiendo del riesgo de explosión con su capacidad en amperios-hora fácilmente legible.

Únicamente en adaptaciones al SMSSM de buques existentes y en unidades de pequeño porte donde el espacio no lo permita, se autorizará la ubicación de baterías en el exterior. En este caso, la caja donde deban estar ubicadas estas baterías será de un material sintético, resistente al agua, estará bien protegida y aislada para evitar la entrada y salpicaduras de agua del mar, estará convenientemente ventilada y será de un tamaño suficiente para permitir un perfecto mantenimiento e inspección.

Si se utilizan baterías de plomo se asegurará que la caja donde van situadas se encuentre convenientemente reforzada al objeto de evitar posibles fugas o corrosiones.

12. Deberá asegurarse que los cables de conexión entre las baterías, el cuadro de distribución y los equipos radioeléctricos se encuentren eficazmente aislados de toda posibilidad de conexiones a tierra o cortocircuitos. Por ello, el cableado que será del tipo piro-resistente (IEC-331) no deberá pasar por otros cuadros eléctricos ni ser encaminado por espacios situados en un nivel inferior a aquel en el que estén ubicados los equipos

radioeléctricos. Se prestará especial atención a la hora de determinar la sección de dicho cableado al objeto de evitar excesivas caídas de tensión en la línea y calentamientos de ésta.

El cableado entre la batería de reserva y el cuadro de distribución será a prueba de cortocircuitos, y se guiará, como regla general, dentro de un tubo metálico, uno por cada conductor, convenientemente conectado a tierra. Ambos conductores (positivo y negativo) estarán protegidos por fusibles situados en el cuadro o cargador y dispuestos de modo que su sustitución pueda ser efectuada sin dificultad por personal no cualificado.

Todos los terminales irán a regletas perfectamente identificables y correctamente numeradas.

13. El cargador de las baterías de radio deberá disponer de un diodo de bloqueo al objeto de impedir la descarga de las mismas sobre el cargador en caso de avería de este último, pero permitiendo la necesaria descarga a los consumidores en circunstancias de fallo de la alimentación de corriente alterna.

14. En lugar de las baterías de acumuladores cuyas características se han descrito en los puntos anteriores, la Administración marítima admitirá la instalación de un Sistema de Energía Ininterrumpida (SEI), como fuente de energía de reserva para los equipos de radiocomunicaciones, que cumpla con las prescripciones estipuladas en la regla 13 del capítulo IV del Convenio SOLAS y en la regla 12 del capítulo IX del Protocolo de Torremolinos, respectivamente, así como con lo establecido para estos sistemas en la Circular 16/COMSAR.

Artículo 27. *Instalaciones radioeléctricas, equipos y antenas.*

1. Las instalaciones radioeléctricas se proyectarán e instalarán de modo que se garantice la ausencia de interferencias perjudiciales a otros sistemas eléctricos o electrónicos a bordo o de estos al equipo radioeléctrico y se prestará especial cuidado en los buques de madera o de otro material no conductivo. Cada equipo radioeléctrico dispondrá de su propia conexión a tierra.

Por regla general los equipos radioeléctricos deben ubicarse en el puente de gobierno, bien en el propio puente o en una sala de radio adyacente al mismo, con la consola situada de tal manera que el operador encargado de su manejo pueda tener una visión general de la navegación cuando se encuentre utilizando cualquiera de estos equipos. Si alguno de los equipos de radiocomunicaciones se encuentra situado en una sala adyacente al puente, no deberá existir ninguna puerta entre ésta y el puente de gobierno, y habrá de ser posible recibir de manera satisfactoria y desde cualquier punto del puente, cualquier alarma que se produzca en los receptores que el buque está obligado a llevar.

No obstante y cuando existan problemas de espacio, ciertos equipos, a criterio de la Administración marítima, podrán ir situados en otros lugares, tales como el cuarto de derrota u otro lugar cercano al puente de gobierno. En este caso el control de todos los canales para la emisión y recepción de las alertas de socorro se podrá ejercer de modo inmediato desde el puente de navegación.

En el puente de gobierno deberán proveerse medios auditivos y visuales que permitan tener conocimiento inmediato de las alertas de socorro recibidas a través de todos los sistemas de radiocomunicaciones que el buque esté obligado a llevar, así como que permitan determinar a través de cual o cuales medios están siendo recibidas dichas alertas.

Todos los equipos radioeléctricos obligatorios deberán estar convenientemente iluminados mediante una luz de emergencia, la cual deberá iluminar adecuadamente los mandos de control de manera que el equipo pueda utilizarse con seguridad, así como la mesa de trabajo de la instalación radioeléctrica, de manera que sea posible leer y escribir sobre ella. Para los equipos situados en una sala específica de radio se podrá utilizar el alumbrado de techo. Sin embargo, para aquellos equipos que se encuentren situados al descubierto en la parte delantera del puente de gobierno se utilizarán luces apantalladas concentradas sobre cada equipo. En cualquier caso se proveerán medios para evitar los efectos perjudiciales de las luces cuando la consola de radio o cualquiera de los equipos están siendo utilizados durante la noche. Las luces de emergencia deberán tener su propio circuito con fusible y cada uno de los circuitos deberá ir protegido con fusibles, los cuales

deberán conectarse antes de los fusibles principales al objeto de evitar que, si se funden, interrumpan la iluminación de emergencia.

Los interruptores de las luces de emergencia deberán estar conveniente identificados y señalizados.

Los equipos obligatorios de VHF se encontrarán siempre ubicados en la parte frontal del puente de gobierno. En los buques dotados de puente integrado, los mandos de todos los equipos de radiocomunicaciones se instalarán en una estación de trabajo situada en una posición central del lugar desde donde controle la navegación. Los equipos de transmisión y recepción podrán situarse fuera del puente de navegación.

2. Cualquier equipo que vaya a instalarse en un buque español se proyectará de manera que la unidad principal pueda reponerse fácilmente sin necesidad de reajustes o recalibración complicados y de modo que resulte accesible a fines de inspección y mantenimiento a bordo. El mando de control de los canales radiotelefónicos de ondas métricas destinados a la seguridad de la navegación estará en el puente de navegación y al alcance del puesto de derrota.

Tanto las antenas de los equipos de radiocomunicaciones, como las tomas de tierra, la luz de emergencia y las acometidas de las baterías, deberán estar convenientemente señalizadas.

Todo equipo de radiocomunicaciones cuya instalación sea obligatoria a bordo de un buque español, ya se trate de equipo básico o duplicado, será independiente en su funcionamiento y operatividad y dispondrá de su propia unidad de control.

3. Todos los equipos de radiocomunicaciones que se instalen en los buques españoles y utilicen las técnicas de LSD deben ser capaces de transmitir automáticamente la situación con el alerta de socorro, obteniendo tal información de un receptor de navegación interno o externo, a fin de que, cuando se activen el pulsador o los pulsadores en el panel de socorro, se incluya ésta, de manera automática, en el alerta de socorro inicial.

4. El uso de equipos de secrafonía, si se autorizan, no deberá producir interferencias o perturbaciones a las frecuencias de socorro u otros canales de uso comercial.

La disponibilidad de exploración de frecuencias en el equipo de VHF cumplirá con lo establecido en las especificaciones técnicas al efecto y no deberá impedir en ningún momento que una llamada de socorro pueda ser recibida en el canal 70 de LSD.

5. La utilización de los equipos de radiocomunicaciones que se regulan en este reglamento para fines particulares, especialmente de los sustitutivos del servicio telefónico y cuya titularidad corresponde a las estaciones costeras registradas en los nomenclatores de la UIT, no está permitida, a menos que, por razones excepcionales debidamente justificadas, sea expresamente autorizada por la Administración marítima.

6. Toda instalación llevará el distintivo de llamada y el número de identificación del servicio móvil marítimo (MMSI), claramente marcados en la estación radioeléctrica, e irá provista de un reloj de precisión, de presentación analógica o digital, regulado exclusivamente con el tiempo universal coordinado, conocido por el acrónimo en inglés UTC. En los buques afectados por los capítulos II y III de este reglamento, este reloj deberá tener el tamaño suficiente para poder ser leído sin dificultad desde cualquier posición cercana al puesto de control de los equipos de radio y dispondrá de la precisión suficiente para no tener que realinear su lectura más de una vez al mes.

Asimismo y en un lugar bien visible en la estación radioeléctrica, se dispondrá del cuadro de procedimientos de operación para situaciones de socorro.

7. Los equipos de ondas métricas (VHF) deberán poder funcionar únicamente en los canales especificados en el apéndice 18 del Reglamento de Radiocomunicaciones de la UIT. Aquellos equipos de VHF utilizados únicamente para telefonía deberán llevar el canal 70 inhibido.

Los equipos de VHF obligatorios para los buques de pasaje y que funcionan en las frecuencias de 121,5 MHz y 123,1 MHz, podrán ser de tipo fijo o portátil.

8. Los equipos de ondas Hectométricas (MF) y Hectométricas/Decamétricas (MF/HF) deberán emitir únicamente en las frecuencias asignadas por la UIT al servicio móvil marítimo. Cualesquiera otras frecuencias o canales no atribuidos a este servicio por la UIT, no podrán ser seleccionados por los equipos a bordo de los buques.

Los buques que transporten mercancías peligrosas irán provistos de cargas artificiales a bordo, a efectos de pruebas y mantenimiento durante las operaciones de carga y descarga.

9. Todos los equipos de radiocomunicaciones con capacidad para la emisión de alertas de socorro utilizando las técnicas de LSD y los equipos terminales de Inmarsat instalados en los buques españoles en la fecha de entrada en vigor de este reglamento y carezcan de botón de socorro dedicado y convenientemente protegido o de medios que requieran dos acciones sencillas e independientes para la emisión de dichas alertas, deberán ser modificados o sustituidos por otros equipos, de forma que, antes de seis meses siguientes a la entrada en vigor de este reglamento, cumplan con estas disposiciones.

10. Los buques dispondrán a bordo de la información y manuales adecuados que permitan la operación y mantenimiento apropiados de todos los equipos radioeléctricos. Para la realización a bordo de un sencillo mantenimiento, todo buque deberá disponer, como mínimo, de las siguientes herramientas y repuestos:

1.º Fusibles de repuesto para todos los equipos de radio.
2.º Fusibles de repuesto para la red eléctrica.
3.º Fusibles de repuesto para los circuitos de las baterías.
4.º Repuestos de lámparas de emergencia.
5.º Herramientas necesarias para un sencillo mantenimiento.
6.º Densímetro (si procede, dependiendo del tipo de baterías utilizadas).
7.º Polímetro.

11. Las antenas transmisoras de VHF deberán tener una polarización vertical y se situarán, por regla general, en una posición elevada y libre de obstáculos y a una distancia mínima de 2 metros de cualquier superestructura construida con materiales conductivos. Si el buque dispone de más de una antena transmisora de VHF, se procurará que nunca dos de ellas se encuentren en el mismo plano horizontal.

Las bajantes se realizarán preferentemente con cable coaxial de doble malla, cuya pérdida máxima sea de 3 dB. No se permite la utilización de antenas de VHF de alta ganancia asociadas al equipo de VHF de LSD obligatorio. El proyecto de todos los conectores instalados en exteriores en los cables coaxiales deberá ser estanco al objeto de impedir la entrada de agua al cable de la antena.

Las antenas utilizadas para el Sistema de Identificación Automática de Buques (SIA), deberán instalarse lo más alejadas que sea posible de las antenas de radar u otras antenas transmisoras o de cualquier otra fuente de energía de alta potencia y, al menos, a una distancia mínima de 3 metros.

Asimismo, se procurará que las antenas de este equipo se instalen inmediatamente encima o debajo de la antena de ondas métricas del equipo de VHF primario del buque, sin separación horizontal y con una separación vertical mínima de 2 m. En cualquier caso, cuando su emplazamiento se encuentre al mismo nivel que otras antenas, deberán colocarse al menos a una distancia de 5 metros.

12. Las antenas de látigo de MF/HF, estarán situadas en una posición elevada y libre de obstáculos, y lo mas alejada posible (al menos a 1 m.) de mástiles, vigas, cables o cualquier otro material conductivo existentes dentro del radio de cimbreo de la antena. Los obstáculos que estén a una distancia inferior a 4 metros se seccionarán por medio de aislantes cerámicos. Los «stays» de retención de la antena vertical, si los hubiere, serán de acero inoxidable seccionados por aisladores cerámicos accesibles para su limpieza.

En los buques a los que se aplique el capítulo II de este reglamento, y realicen navegaciones por las zonas marítimas A3 o A4, se dispondrá a bordo de una antena de reserva, de características eléctricas equivalentes a la instalada, dispuesta en modo tal que, en caso de fallo de la antena principal, pueda ser montada en el menor tiempo posible.

En el caso de antenas de hilo cuyos extremos estén fijados en palos, mástiles u otra estructura sujeta a vibraciones, se deberán proveer medios para la reducción de tensiones mecánicas en la antena iguales o superiores a 1/3 de la carga de rotura. La disposición de las antenas y sus bajantes evitará que la rotura de una antena cause la puesta a tierra de cualquier otra.

Los amplificadores de potencia de radiofrecuencia deberán, en la medida de lo posible, estar situados en una sala separada y convenientemente apantallada.

El acoplador de antena deberá estar situado cerca de la antena, a ser posible, en la parte exterior y debajo de ella. Las bajantes se protegerán de cualquier contacto accidental, discurrirán tan verticalmente como sea posible y en cualquier caso con un ángulo no inferior a 45 grados del plano horizontal.

Se dispondrá de medios que permitan la conexión a tierra de las antenas transmisoras.

13. Las antenas de satélite de Inmarsat se ajustarán a lo dispuesto en las resoluciones de la OMI que sean de aplicación y a lo indicado en este apartado.

El emplazamiento de estas antenas debe ser elegido fuera de las zonas de paso a trabajo, al abrigo de las emisiones de humo de la chimenea y no afectado por vibraciones. No se situarán nunca en el mismo plano horizontal que las antenas de radar ni muy cerca de la antena del GPS, y se procurará que se encuentren lo más alejadas posible de las chimeneas y de las demás antenas de los equipos de radiocomunicaciones y náuticos, debiendo, además, ser fácilmente accesibles a efectos de mantenimiento y reparación.

En los terminales de tipo A o B se marcará una zona de prohibición alrededor de la antena correspondiente a un nivel de radiación de 10 Watts/m^2. Estas antenas se situarán a no menos de 5 metros de las antenas transmisoras de MF/HF y la altura de su base no podrá ser inferior a 2 metros respecto de la cubierta donde vaya fijada.

14. Los equipos de instalación obligatoria como equipos duplicados deberán encontrarse permanentemente dispuestos para su utilización en caso necesario. Se recomienda que cada uno de estos equipos vaya permanentemente conectado a su propia antena independiente. Sin embargo, cuando una antena no vaya conectada de manera permanente al transmisor, deberá conectarse de manera automática cuando se active y transmita la alerta de socorro.

15. Se evitará instalar antenas celulares móviles. Sin embargo, si se instalan, no deberán situarse en una posición más elevada que las antenas de VHF, y si hubiera que ubicarlas al mismo nivel, se procurará que la distancia entre ellas no sea ser inferior a 5 metros.

Se podrán autorizar otros equipos adicionales de manera voluntaria y que no formen parte de los equipos obligatorios del buque, tales como teléfonos móviles, estaciones de aficionados o equipos portátiles de satélite, siempre y cuando cumplan con la normativa específica que les sea de aplicación, las condiciones de compatibilidad electromagnética y los equipos de radiocomunicaciones y de radionavegación no sufran ningún tipo de alteración o degradación. En cualquier caso, dichos equipos operarán siempre a discreción del capitán del buque.

16. Si se instalan equipos para comunicaciones a bordo en frecuencias comprendidas entre 450 y 470 MHz, la potencia de los mismos no podrá ser nunca superior a los 2 vatios, y si estos equipos se instalan en puntos fijos de los barcos, la altura de sus antenas no deberán sobrepasar el nivel del puente en más de 3,5 metros. Estos equipos cumplirán asimismo con las características recomendadas por la UIT en la Rec. UIT-R M.1174.

17. Los equipos radioeléctricos instalados en unidades móviles de perforación mar adentro, cumplirán con las prescripciones estipuladas en el Código MODU de la Organización Marítima Internacional, en su forma enmendada de 1991.

Artículo 28. *Personal de radiocomunicaciones y servicios de escucha.*

1. La escucha y operación del servicio radioeléctrico de una estación de buque adaptada al SMSSM podrán ser realizadas exclusivamente por las personas que dispongan de los certificados adecuados según lo especificado en el Reglamento de Radiocomunicaciones de la UIT y lo establecido en la Orden FOM/2296/2002, de 4 de septiembre, u norma que la sustituya, de acuerdo a la zona o zonas por donde el buque vaya a realizar sus navegaciones.

2. En los buques que a la entrada en vigor de este reglamento no dispongan de una estación de buque adaptada al SMSSM, por no estar obligados a ello, la escucha y operación de la estación radioeléctrica podrá ser realizada por las personas que dispongan de la certificación indicada en el apartado 1, de la certificación de operador radiotelefonista o de la correspondiente titulación de recreo, según les sea de aplicación.

3. La escucha automática en las frecuencias de llamada selectiva digital de 156,525 MHz (canal 70), 2.187,5 kHz. y las frecuencias de HF de LSD podrá realizarse, bien mediante un receptor de exploración separado e independiente del resto de los equipos del buque o bien

por medio de un receptor de exploración que forme parte de cada uno de los transceptores principales, siempre cuando se mantenga una escucha continua en las frecuencias de socorro y no resulte interferido ni bloqueado cuando los equipos principales estén siendo utilizados para otros servicios.

4. Los buques que dispongan de estación terrena de buque (ETB) de INMARSAT, deberán mantener una escucha continua para recepción de alertas de socorro. La escucha sólo podrá interrumpirse cuando se esté comunicando por un canal de trabajo.

Artículo 29. *Prescripciones relativas al mantenimiento.*

1. El método de mantenimiento de los equipos radioeléctricos que vayan a ser instalados en un buque español, adaptado a las técnicas del SMSSM, será potestativo para el operador del buque, que comunicará a la Administración marítima el método elegido en el momento en que el buque se adapte al SMSSM.

2. Si el operador del buque opta por el método de mantenimiento del equipamiento radioeléctrico en tierra deberá presentar a la Administración marítima un contrato con una o varias empresas de servicios, mediante el cual se garantice la cobertura de mantenimiento en la zona de navegación del buque, y que cubra todo el equipamiento radioeléctrico exigido en dicha zona de navegación para que acuda a prestar servicios de mantenimiento y reparación cuando se necesite, así como la provisión de servicios en la base principal de los buques dedicados a un tráfico marítimo con ruta regular.

El contrato, firmado por el operador del buque y por la empresa que preste los servicios de mantenimiento, será presentado a la Administración marítima cuando se opte por el método de mantenimiento en tierra. Deberán figurar claramente las condiciones de reparación y mantenimiento y la relación de los equipos objeto del mantenimiento.

En el contrato se indicará, igualmente, la obligatoriedad de realizar un mantenimiento preventivo del equipamiento radioeléctrico del buque, al menos una vez al año. El mantenimiento preventivo se realizará, en la medida de lo posible, en fechas inmediatamente anteriores a las señaladas para inspeccionar la instalación radioeléctrica del buque.

Debe figurar a bordo del buque, para ser presentada a requerimiento de la Administración marítima, una copia compulsada de dicho contrato.

3. Cuando el método elegido sea el de mantenimiento del equipamiento radioeléctrico en el mar, el operador del buque debe presentar a la Administración marítima una memoria descriptiva de las instalaciones que lleva el buque para la realización del mantenimiento. Aceptada la memoria, será objeto de comprobaciones periódicas por parte de la Inspección radiomarítima.

La memoria contendrá:

a) La relación de los equipos de medida y comprobación, así como de reparación, de los cuales están dotadas las instalaciones.

b) La relación de repuestos recomendados por los fabricantes de los equipos para garantizar un eficiente servicio de mantenimiento en la mar.

4. Las personas designadas para llevar a cabo las funciones de mantenimiento del equipamiento radioeléctrico en el propio buque deben estar en posesión del título de oficial radioelectrónico de la marina mercante de primera o de segunda clase, o de licenciado o diplomado de la marina civil en la especialidad de radioelectrónica.

5. El buque que opte por el mantenimiento del equipamiento radioeléctrico en el mar debe llevar a bordo la documentación técnica, las herramientas, el equipo de pruebas y las piezas de repuesto adicionales adecuadas, con objeto de que el encargado del mantenimiento pueda realizar las pruebas y localizar y reparar las averías del equipo radioeléctrico. El número y clase de todos estos elementos estará en consonancia con el equipo instalado y debe ser aprobado por la Administración marítima.

Artículo 30. *Equipos de seguridad de la navegación.*

1. Las instalaciones de radar de las que deban ir provistos los buques españoles deberán ser aptas para funcionar en la banda de frecuencias de 9 GHz. En los buques obligados a disponer de dos instalaciones de radar, al menos una de ellas debe poder funcionar en la banda de 9 GHz.

2. Las instalaciones de radar de instalación obligatoria deben disponer, en el mismo puente de navegación, de medios que permitan efectuar el punteo con los datos proporcionados por el radar, los cuales serán por lo menos tan eficaces como los de un punteador de reflexión.

3. El diámetro efectivo de la pantalla de los radares que, de forma obligatoria, deben instalarse en los buques nacionales será, como mínimo, el siguiente:

a) 340 mm, en los buques iguales o mayores a 1.000 toneladas.

b) 250 mm, en los buques iguales o mayores a 300 toneladas y en las naves de gran velocidad.

c) 180 mm, en el resto de los buques obligados a llevarlo.

En los buques obligados a disponer de equipos APRA, la pantalla en que aparece la información APRA tendrá un diámetro eficaz de, al menos, 340 mm. Sin embargo, en los buques obligados a llevar un segundo APRA, el diámetro será de, al menos, 250 mm.

4. Las instalaciones de radar deberán montarse de manera que no puedan verse afectadas por vibraciones, humedad o cambios de temperatura que puedan degradar sus condiciones de funcionamiento y exactitud.

Las pantallas habrán de encontrarse en el puente desde donde se ejerza la navegación y situadas de tal manera que el operador no pierda la visión de la navegación cuando se encuentre utilizando el radar. La línea de proa deberá estar lo más exactamente alineada con la línea proa-popa del buque como sea posible.

Las antenas de radar se situarán de manera que proporcionen las mejores condiciones de funcionamiento evitando sectores de sombra o falsos ecos producidos por interacciones perjudiciales producidas por objetos próximos situados en la superestructura del buque.

5. Las condiciones de funcionamiento de la instalación de radar deberán ser revisadas siempre antes del inicio de cada navegación y, al menos, cada cuatro horas cuando el buque se encuentre navegando. El resultado de estos chequeos será anotado en el diario del servicio radioeléctrico o en el diario de navegación.

6. Cuando se instalen a bordo de un buque dos o más equipos de radar, se hará de manera que ambos puedan utilizarse por separado y de forma independiente.

7. En los buques equipados de ecosonda, se procurará que el transductor esté situado lo más alejado posible de tapones o aberturas situadas en el casco del buque.

La pantalla gráfica o unidad de control debe situarse en el puente de navegación, en una posición que permita una fácil visión de la misma sin que el personal de guardia pierda la perspectiva y el control de la navegación. Se evitará que el efecto de las luces necesarias para visualizar el equipo interfiera la visión de la navegación.

8. Los buques equipados de aguja giroscópica deben asegurar la estabilidad del voltaje en la alimentación del compás. Además, dispondrán de un dispositivo sonoro de alarma que avise al oficial de guardia de toda interrupción en la corriente de alimentación, siendo recomendable el empleo del autotimonel.

[. . .]

CAPÍTULO IV

Otros buques

Sección 1.ª Preceptos comunes

Artículo 49. *Ámbito de aplicación y normativa aplicable.*

1. Los buques no incluidos en el ámbito de aplicación de los anteriores capítulos II y III se regirán, además de por los preceptos técnicos comunes del capítulo I que les sean de aplicación, por lo dispuesto en este capítulo.

2. La sección 1.ª se aplicará con carácter general a todos los buques sujetos a las normas de este capítulo. Las secciones 2.ª, 3.ª, 4.ª y 5.ª se aplicarán a las embarcaciones de recreo; a los buques de carga y servicios de puerto que salen al mar (clase T), menores de 300 toneladas y todos los de servicios de puerto que no salen a la mar (clase S), y a los

buques de pesca y pasaje que quedan fuera del ámbito de aplicación del Real Decreto 1032/1999, de 18 de junio, y del Real Decreto 1247/1999, de 16 de julio, respectivamente

Artículo 50. *Exenciones.*

1. La Administración marítima concederá exenciones únicamente, si las condiciones que afecten a la seguridad de estos buques son tales que resulte injustificada o innecesaria la plena aplicación de las normas prescritas en cada caso respecto del equipamiento radioeléctrico.

2. Para conceder una exención de cualquier equipo radioeléctrico, la Administración marítima tendrá en cuenta el efecto que pueda tener en la seguridad del buque y de su tripulación, las condiciones meteorológicas de la zona y la cobertura de los servicios de comunicaciones provistos en la zona donde el buque vaya a navegar.

La Dirección General de la Marina Mercante, previo informe de la Capitanía marítima de la zona donde navegue el buque, podrá condicionar la concesión de una exención a la instalación de otro equipo radioeléctrico que pueda sustituir al equipo radioeléctrico eximido.

3. Cuando un buque autorizado a realizar navegar o realizar actividades pesqueras por una determinada zona deba desplazarse a otra zona de navegación de similares características, permanentemente o por prolongados períodos de tiempo, podrá, en las circunstancias previstas en los apartados 1 y 2, ser eximido del equipamiento radioeléctrico exigible para la realización de dicho desplazamiento. La Administración marítima establecerá, en este caso, los requisitos adicionales exigibles para conceder la exención.

4. Todas las exenciones se concederán mediante resolución del Director General de la Marina Mercante. La duración y condiciones de la exención se especificarán en la resolución y su variación implicará la anulación automática de la misma, sin necesidad de resolución expresa.

5. Las exenciones concedidas antes de la entrada en vigor de este reglamento dejarán de ser válidas hasta la finalización del plazo indicado en las mismas. Si no se ha especificado plazo alguno, dejarán de ser eficaces a partir del inicio de la vigencia de este reglamento.

6. Podrán quedar exentos de la obligatoriedad de disponer del cargador de baterías y de la batería secundaria, a los que se refiere el artículo 23.1, los buques incluidos en el ámbito de aplicación del capítulo IV o los otros que sin estar obligados los instalen voluntariamente. No obstante, todos ellos deberán disponer de la batería primaria precintada y permanentemente dispuesta para ser usada únicamente en una emergencia. En este caso el equipo deberá encontrarse protegido dentro de un envoltorio o caja transparentes precintados y de fácil acceso.

7. El plazo para notificar la resolución otorgando o denegando la exención será de un mes, entendiéndose denegada si no se resuelve expresamente en dicho plazo.

Artículo 51. *Prescripciones funcionales.*

1. Ningún buque incluido en el ámbito de aplicación de este capítulo podrá ser autorizado a salir de puerto mientras no esté en condiciones de transmitir y recibir los alertas de socorro buque-costera, costera-buque y buque-buque, a través de los equipos radioeléctricos que esté obligado a llevar.

2. Sin embargo, si bien se tomarán todas las medidas razonables para mantener el equipo en condiciones eficaces de trabajo a fin de asegurarse de que se cumplen las prescripciones funcionales de este artículo, no se considerará que una deficiencia del equipo instalado como duplicado o el destinado a mantener las radiocomunicaciones generales, haga que el buque deje de ser apto para navegar o sea motivo para imponer al buque demoras en puertos en los que no haya inmediatamente disponibles medios de reparación, siempre que el buque esté en condiciones de llevar a cabo todas las funciones de socorro y seguridad a través del equipo básico obligatorio.

Artículo 52. *Reglas de funcionamiento de equipos e instalaciones radioeléctricas.*

1. La instalación radioeléctrica estará situada de modo que ninguna interferencia perjudicial de origen mecánico, eléctrico o de otra índole pueda afectar a su buen

funcionamiento. Se deberá asegurar la compatibilidad electromagnética, que no se produzcan interacciones perjudiciales con otros equipos y sistemas y su protección contra los efectos perjudiciales del agua, las temperaturas extremas y otras condiciones ambientales desfavorables.

2. Se asegurará que la instalación radioeléctrica disponga de alumbrado eléctrico de funcionamiento seguro, permanentemente preparado e independiente de las fuentes de energía eléctrica principal y de emergencia, que sea suficiente para iluminar adecuadamente los mandos radioeléctricos destinados a operar la instalación radioeléctrica.

3. Todos los equipos radioeléctricos, antenas y restantes elementos que formen parte de ellos y que, obligatoriamente deban instalarse en un buque al que se aplique este capítulo, cumplirán los siguientes requisitos:

a) Los equipos de radiocomunicaciones y dispositivos de salvamento obligatorios en los buques de pasaje, en los buques de carga y de servicios de puerto de la clase T, en los buques de pesca de litoral, altura y gran altura, y en los buques y embarcaciones de recreo de la zona de navegación 1 deberán cumplir los requisitos exigidos por el Real Decreto 809/1999, de 14 de mayo, y disponer del marcado de conformidad reproducido en su anexo C.

b) Los demás equipos (radares, ecosondas, receptores NAVTEX, radiobalizas manuales o personales, GPS, y otros equipos de radionavegación) que se instalen en los buques, deben disponer del número de registro expedido de acuerdo con los requisitos indicados en el artículo 16.2.

4. Los equipos radioeléctricos que se instalen en los buques no citados en el apartado 3.a) deben disponer del número de registro de la Dirección General de la Marina Mercante, expedido de acuerdo con los requisitos del artículo 16. Esto no es de aplicación para la radiobaliza automática de 406 MHz y el respondedor radar, que en cualquier caso deberán cumplir los requisitos del Real Decreto 809/1999, de 14 de mayo. Los equipos de VHF de LSD podrán ser de clase D.

5. Los equipos instalados antes de la entrada en vigor de este reglamento, aunque no dispongan de un certificado de aprobación o número de registro en vigor, podrán mantenerse a bordo permanentemente hasta su sustitución voluntaria, siempre que la Administración marítima considere que cumplen las condiciones mínimas de seguridad y compatibilidad electromagnética.

Si la aprobación o el número de registro de estos equipos hubiera caducado, no podrán ser desmontados e instalados en otro buque a no ser que éste sea del mismo propietario y la instalación sea autorizada por la Administración marítima.

6. La potencia de emisión de los transmisores de MF o MF/HF de los que deban ir provistos los buques, no será inferior a 75 vatios.

7. Las antenas directivas estarán situadas en un lugar en el que no haya ningún obstáculo que pueda degradar la calidad de funcionamiento del equipo en ningún azimut por encima de un ángulo de elevación de -5.º Para antenas omnidireccionales, el ángulo de elevación será de -5.º en el sentido longitudinal del buque y de -15.º en el sentido transversal.

8. Los buques que tengan instalada una estación de radiocomunicaciones están obligados a llevarla para todos los efectos, como el reconocimiento, inspección, personal cualificado, servicio de escucha u otros.

Artículo 53. *Personal de radiocomunicaciones.*

La escucha y operación de la estación radioeléctrica deberá realizarse de acuerdo con las condiciones siguientes:

a) Los buques de recreo han de disponer de personal con la titulación correspondiente (patrón de navegación básica, patrón de embarcaciones de recreo, patrón de yate o capitán de yate, según proceda) que deberá responsabilizarse en la práctica de un correcto manejo de todos los equipos radioeléctricos disponibles en la embarcación, tanto de comunicaciones de seguridad, como de navegación.

b) Los buques de carga y de servicios de puerto de la clase T menores de 300 GT, todos los buques de servicios de puerto de la clase S y los buques de pesca existentes menores

de 45 metros deben contar, como mínimo y hasta la fecha de su incorporación al SMSSM, con personal en posesión del certificado de Operador Radiotelefonista. Esta titulación será exigida únicamente a la persona que ejerza el mando del buque.

Sin perjuicio de lo que se establece en el párrafo siguiente, a partir de la fecha de su incorporación al SMSSM, todos los buques indicados deberán disponer de, al menos, una persona en posesión de los certificados de COG, COR o certificados equivalentes que para cada uno de los grupos de buques sean aprobados por la Administración marítima.

En los buques de carga y servicios de puerto T, menores de 300 toneladas, a partir de su incorporación al SMSSM, tanto el capitán o el patrón como, al menos, uno de los oficiales con responsabilidad de guardia deben disponer del COG o COR, según proceda.

En los buques de pasaje a los que se aplica este capítulo, todos los oficiales de navegación deberán ir provistos del COG o COR, según proceda.

Artículo 54. *Registros radioeléctricos.*

El diario del servicio radioeléctrico será obligatorio para los buques de carga o de servicios de puerto que salen al mar (clase T) de 150 toneladas o más y para los buques de pasaje autorizados a realizar navegaciones superiores a 20 millas.

Artículo 55. *Fuentes de energía.*

1. Las fuentes de alimentación de reserva que se instalen en los buques a los que se aplica este capítulo dispondrán de capacidad suficiente para alimentar las instalaciones de radiocomunicaciones obligatorias durante un tiempo mínimo de seis horas en los buques de pasaje autorizados a realizar navegaciones superiores a 20 millas, y de tres horas en los demás buques.

2. En los buques en los que la fuente principal esté constituida por baterías de acumuladores se exigirá otra fuente de energía de reserva compuesta por baterías con capacidad para alimentar las instalaciones radioeléctricas durante el tiempo indicado en el apartado anterior.

3. En los buques de pesca local y litoral, en los de servicios de puerto que no salen al mar, en los de recreo, y en los de pasaje, cuando todos ellos tengan una eslora inferior a 24 metros, el cargador exigido para la fuente de alimentación de reserva podrá ser el mismo que el utilizado para la fuente de alimentación principal.

4. En los buques existentes de las características indicadas en el apartado 3 en los que se utilicen baterías de acumuladores como fuente de energía de reserva, no será necesario que éstas cumplan todos los requerimientos indicados en los artículos 26.11 y 26.12. Sin embargo, se ubicarán en el lugar más apropiado de a bordo, de manera que la estabilidad del buque no pueda verse en ningún caso afectada y ofrezcan un rendimiento satisfactorio. En cualquier caso, este emplazamiento deberá ser aprobado por la Administración marítima.

Sección 2.ª Equipamiento radioeléctrico para embarcaciones de recreo

Artículo 56. *Zona de navegación 1.*

1. Las embarcaciones de recreo autorizadas a realizar navegaciones por la zona 1, deben estar provistas del siguiente equipamiento radioeléctrico:

a) Una ETB o, en su lugar, una instalación radioeléctrica de MF/HF que pueda transmitir y recibir en la frecuencia de socorro y seguridad de 2.182 kHz utilizando radiotelefonía, y transmitir y recibir comunicaciones generales utilizando radiotelefonía en las bandas comprendidas entre 1.605 kHz y 27.500 kHz atribuidas al servicio móvil marítimo.

b) Una instalación radioeléctrica de VHF capaz de transmitir y recibir en los canales 16, 6 y 13 en radiotelefonía y transmitir y recibir comunicaciones generales utilizando los canales radiotelefónicos del apéndice 18 del Reglamento de Radiocomunicaciones de la UIT.

c) Una radiobaliza de 406 MHz, de activación automática y manual.

2. Las instalaciones de MF/HF y VHF indicadas deberán ser aptas para utilizar las técnicas de LSD a partir del 1 de enero de 2007, salvo las de las embarcaciones que se

exploten con fines lucrativos (de la lista sexta), que lo serán, a más tardar, tres meses después de la fecha de entrada en vigor de este reglamento.

3. A partir del 1 de enero de 2007, estas embarcaciones deberán disponer, además, de los siguientes equipos:

a) Un receptor NAVTEX, si se trata de embarcaciones que se exploten con fines lucrativos (de la lista sexta).

b) Un equipo radiotelefónico bidireccional portátil de VHF.

c) Un respondedor de radar de 9 GHz.

Artículo 57. *Zona de navegación 2.*

1. Las embarcaciones de recreo autorizadas a realizar navegaciones por la zona 2, deben estar provistas del siguiente equipamiento radioeléctrico:

a) Una instalación radioeléctrica de VHF.

b) Una radiobaliza de 406 MHz, de activación automática y manual.

2. La instalación de VHF deberá ser apta para utilizar las técnicas de llamada selectiva digital a partir del 1 de enero de 2008, o transcurridos tres meses desde la entrada en vigor de este reglamento, si se trata de embarcaciones que se exploten con fines lucrativos (de la lista sexta).

3. A partir del 1 de enero de 2008, estas embarcaciones deberán disponer, además, de un equipo portátil bidireccional de VHF o un respondedor de radar de 9 GHz.

Artículo 58. *Zona de navegación 3.*

1. Las embarcaciones de recreo autorizadas a realizar navegaciones por la zona 3, deben estar provistas del siguiente equipamiento radioeléctrico:

a) Una instalación radioeléctrica de VHF.

b) Una radiobaliza de 406 MHz, de activación automática y manual o únicamente manual.

2. La instalación de VHF deberá ser apta para utilizar las técnicas de llamada selectiva digital a partir del 1 de enero de 2009, o transcurridos tres meses desde la entrada en vigor de este reglamento si se trata de embarcaciones que se exploten con fines lucrativos (de la lista sexta).

Artículo 59. *Zona de navegación 4.*

Las embarcaciones de recreo autorizadas a navegar por la zona 4 deben ir provistas, como mínimo, de una instalación radiotelefónica de VHF de tipo fijo.

Artículo 60. *Zona de navegación 5.*

Las embarcaciones de recreo autorizadas a realizar navegaciones por la zona 5 deben ir provistos de una instalación de VHF fija provista de radiotelefonía, o radiotelefonía y LSD. Se admite como alternativa la disponibilidad de un VHF portátil que cumpla con las prescripciones de estanqueidad aprobadas mediante la norma europea IEC 60529 IPX7.

Artículo 61. *Embarcaciones dedicadas a regatas náuticas.*

Sin perjuicio de lo indicado en los artículos anteriores de esta sección, las embarcaciones que vayan a participar en competiciones deportivas náuticas, deben ir provistas de los equipos considerados adecuados por la Dirección General de la Marina Mercante si se trata de regatas transoceánicas o de la Capitanía marítima de primera cuando se trate de regatas de ámbito local o regional, siempre teniendo en cuenta el tipo de regata y la zona por donde vayan a realizar las navegaciones. La Administración marítima podrá establecer también condiciones de escucha o controles radioeléctricos que deben utilizar los participantes.

[. . .]

§ 26

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. [Inclusión parcial]

Ministerio de Fomento
«BOE» núm. 253, de 20 de octubre de 2011
Última modificación: 29 de enero de 2025
Referencia: BOE-A-2011-16467

[. . .]

TEXTO REFUNDIDO DE LA LEY DE PUERTOS DEL ESTADO Y DE LA MARINA MERCANTE

TÍTULO PRELIMINAR

Disposiciones generales

CAPÍTULO I

Objeto de la ley

Artículo 1. *Objeto de la ley.*

Es objeto de la presente ley:

a) Determinar y clasificar los puertos que sean competencia de la Administración General del Estado.

b) Regular la planificación, construcción, organización, gestión, régimen económico-financiero y policía de los mismos.

c) Regular la prestación de servicios en dichos puertos, así como su utilización.

d) Determinar la organización portuaria estatal, dotando a los puertos de interés general de un régimen de autonomía funcional y de gestión para el ejercicio de las competencias atribuidas por esta ley, y regular la designación por las Comunidades Autónomas de los órganos de gobierno de las Autoridades Portuarias.

e) Establecer el marco normativo de la Marina Mercante.

f) Regular la Administración propia de la Marina Mercante.

g) Establecer el régimen de infracciones y sanciones de aplicación en el ámbito de la Marina Mercante y en el portuario de competencia estatal.

[. . .]

CAPÍTULO III

Marina Mercante

Artículo 6. *Marina Mercante.*

1. A los efectos de esta ley se considera Marina Mercante:

a) La actividad de transporte marítimo, exceptuando el que se lleva a cabo exclusivamente entre puertos o puntos de una misma Comunidad Autónoma, que tenga competencias en esta materia, sin conexión con puertos o puntos de otros ámbitos territoriales.

b) La ordenación y el control de la flota civil española.

c) La seguridad de la navegación y de la vida humana en la mar.

d) La seguridad marítima, incluyendo la habilitación para el ejercicio del servicio de practicaje y la determinación de los servicios necesarios de remolque portuario, así como la disponibilidad de ambos en caso de emergencia.

e) El salvamento marítimo, en los términos previstos en el artículo 264.

f) La prevención de la contaminación producida desde buques, plataformas fijas y otras instalaciones que se encuentren en aguas situadas en zonas en las que España ejerce soberanía, derechos soberanos o jurisdicción y la protección del medio ambiente marino.

g) La inspección técnica y operativa de buques, tripulaciones y mercancías.

h) La ordenación del tráfico y las comunicaciones marítimas.

i) El control de situación, abanderamiento y registro de buques civiles, así como su despacho, sin perjuicio de las preceptivas autorizaciones previas que correspondan a otras Autoridades.

j) La garantía del cumplimiento de las obligaciones en materia de defensa nacional y protección civil en la mar.

k) Cualquier otro servicio marítimo atribuido por ley a la Administración regulada en el título II del libro segundo de esta ley.

2. No se considera Marina Mercante la ordenación de la flota pesquera, en los ámbitos propios de la pesca y de la ordenación del sector pesquero, ni la actividad inspectora en estos mismos ámbitos.

Artículo 7. *Objetivos.*

La política de la Marina Mercante se dirigirá, en el marco de las competencias asignadas a la Administración General del Estado en el artículo 149.1 de la Constitución, a la consecución de los siguientes objetivos:

a) La tutela de la seguridad de la vida humana en la mar.

b) La tutela de la seguridad de la navegación marítima.

c) La tutela de la seguridad marítima.

d) La protección del medio ambiente marino.

e) La existencia de los servicios de transporte marítimo que demanden las necesidades del país.

f) El mantenimiento de las navegaciones de interés público.

g) La promoción de las autopistas del mar como modo alternativo y complementario al transporte de mercancías.

h) La promoción de la competencia en el transporte marítimo conforme a la clasificación de mercados de transporte que sea establecida por el Gobierno.

Artículo 8. *Zonas y tipos de navegación.*

1. Son zonas en las que España ejerce soberanía, derechos soberanos o jurisdicción, además de las aguas interiores marítimas, el mar territorial, la zona contigua y la zona económica exclusiva.

Son aguas interiores marítimas españolas, a los efectos de esta ley, las situadas en el interior de las líneas de base del mar territorial. Las aguas interiores marítimas incluyen las de los puertos y cualesquiera otras comunicadas permanentemente con el mar hasta donde

se haga sensible el efecto de las mareas, así como los tramos navegables de los ríos hasta donde existan puertos de interés general.

Es mar territorial aquél que se extiende hasta una distancia de doce millas náuticas contadas a partir de las líneas de base desde las que se mide su anchura.

Es zona contigua la que se extiende desde el límite exterior del mar territorial hasta las veinticuatro millas náuticas contadas desde las líneas de base a partir de las cuales se mide la anchura del mar territorial.

Es zona económica exclusiva la que se extiende desde el límite exterior del mar territorial hasta una distancia de doscientas millas náuticas contadas a partir de las líneas de base desde las que se mide la anchura de aquél.

2. La navegación, en función de su ámbito, será interior, de cabotaje, exterior y extranacional.

Navegación interior es la que transcurre íntegramente dentro del ámbito de un determinado puerto o de otras aguas interiores marítimas españolas.

Navegación de cabotaje es la que, no siendo navegación interior, se efectúa entre puertos o puntos situados en zonas en las que España ejerce soberanía, derechos soberanos o jurisdicción.

Navegación exterior es la que se efectúa entre puertos o puntos situados en zonas en las que España ejerce soberanía, derechos soberanos o jurisdicción y puertos o puntos situados fuera de dichas zonas.

Navegación extranacional es la que se efectúa entre puertos o puntos situados fuera de las zonas en las que España ejerce soberanía, derechos soberanos y jurisdicción.

3. En función de sus condiciones de prestación, la navegación puede clasificarse en:

a) Regular. Navegación de línea regular es la sujeta a itinerarios, frecuencias de escalas, tarifas y condiciones de transporte previamente establecidas.

b) No regular. Navegación no regular es la que no está incluida en los términos de la letra anterior.

4. El Gobierno en el ámbito de las competencias del Estado podrá establecer, en su caso, que la prestación de todas o alguna de estas navegaciones se realice con imposición de obligaciones de servicio público con el fin de garantizar la suficiencia de servicios de transporte regular con destino a o procedencia de las Islas Baleares, Islas Canarias, Ceuta y Melilla o bajo el régimen de contrato administrativo especial en atención a la satisfacción de forma directa o inmediata de la finalidad pública que aquellas representan.

La imposición de obligaciones de servicio público habrá de hacerse de un modo objetivo, transparente, no discriminatorio y conocido de antemano por los interesados, con el fin de garantizar que el servicio se preste en condiciones de libre y leal competencia.

Artículo 9. *Flota civil y plataformas fijas.*

1. A efectos de esta ley se considera flota civil española:

a) La flota mercante nacional.
b) La flota pesquera nacional.
c) Los buques de recreo y deportivos nacionales.
d) Los demás buques civiles españoles no incluidos en las letras anteriores.

2. Se entiende por buque civil cualquier embarcación, plataforma o artefacto flotante, con o sin desplazamiento, apto para la navegación y no afecto al servicio de la defensa nacional.

3. Se entiende por buque mercante todo buque civil utilizado para la navegación con un propósito mercantil, excluidos los dedicados a la pesca.

4. Se entiende por plataforma fija todo artefacto o instalación susceptible de realizar operaciones de exploración o explotación de recursos marítimos o de destinarse a cualesquiera otra actividad, emplazadas sobre el lecho de la mar, anclado o apoyado en él.

Se exceptúan de lo anterior aquellas instalaciones como son los oleoductos, gasoductos, cables submarinos, emisarios submarinos, y cualquier otro tipo de tuberías o instalaciones de carácter industrial o de saneamiento.

5. La presente ley será de aplicación a la flota civil española, así como a las plataformas fijas situadas en aguas en las que España ejerce soberanía, derechos soberanos o jurisdicción.

También serán de aplicación las disposiciones de esta ley a los buques civiles extranjeros que se encuentren en aguas situadas en zonas en las que España ejerce soberanía, derechos soberanos o jurisdicción, con las limitaciones que establezca el Derecho Internacional, en particular en lo que se refiere a los supuestos de inmunidad.

6. Reglamentariamente se establecerán las especialidades en la aplicación de la presente ley respecto de los buques afectos al servicio de la seguridad pública o de la vigilancia y represión del contrabando.

Artículo 10. *Empresas navieras.*

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.

[. . .]

§ 27

Ley 14/2014, de 24 de julio, de Navegación Marítima. [Inclusión parcial]

Jefatura del Estado
«BOE» núm. 180, de 25 de julio de 2014
Última modificación: 8 de julio de 2020
Referencia: BOE-A-2014-7877

TÍTULO PRELIMINAR

Disposiciones generales

Artículo 1. *Objeto y ámbito de aplicación.*

1. El objeto de esta ley es la regulación de las situaciones y relaciones jurídicas nacidas con ocasión de la navegación marítima.

2. Además de la que se realiza por las aguas del mar, también se considera navegación marítima la que se lleva a cabo por las aguas de los ríos, canales, lagos, o embalses naturales o artificiales, cuando sean accesibles para los buques desde el mar, pero sólo hasta donde se haga sensible el efecto de las mareas, así como en los tramos navegables de los ríos hasta donde existan puertos de interés general.

3. Fuera de los casos contemplados en el apartado anterior, la navegación por las aguas interiores se regirá por la legislación reguladora del dominio público hidráulico y por las demás disposiciones que le sean de aplicación.

Artículo 2. *Fuentes e interpretación.*

1. La presente ley se aplicará en tanto no se oponga a lo dispuesto en los tratados internacionales vigentes en España y en las normas de la Unión Europea que regulen la misma materia.

De forma supletoria se estará a las leyes y reglamentos complementarios y a los usos y costumbres relativos a la navegación marítima. A falta de todo ello y en cuanto no se pudiere recurrir a la analogía se aplicará el Derecho común.

2. En todo caso, para la interpretación de las normas de esta ley se atenderá a la regulación contenida en los tratados internacionales vigentes en España y la conveniencia de promover la uniformidad en la regulación de las materias objeto de la misma.

Artículo 3. *Navegación de buques de Estado y de guerra.*

1. Las disposiciones de esta ley no se aplicarán a los buques y embarcaciones de Estado, incluidos los de guerra, salvo que en ella se establezca otra cosa.

2. Son buques y embarcaciones de Estado los afectos a la Defensa Nacional u otros de titularidad o uso público, siempre que presten con carácter exclusivo servicios públicos de carácter no comercial.

3. Son buques de guerra los buques de Estado adscritos a las Fuerzas Armadas, que lleven los signos exteriores distintivos de los buques de guerra de su nacionalidad y que se encuentren bajo el mando de un oficial debidamente designado por el Gobierno de su Estado, cuyo nombre esté inscrito en el escalafón de oficiales o en un documento equivalente y cuya dotación esté sometida a la disciplina de las Fuerzas Armadas regulares.

[. . .]

§ 28

Ley 14/2014, de 24 de julio, de Navegación Marítima. [Inclusión parcial]

Jefatura del Estado
«BOE» núm. 180, de 25 de julio de 2014
Última modificación: 8 de julio de 2020
Referencia: BOE-A-2014-7877

[. . .]

TÍTULO I

De la ordenación administrativa de la navegación

CAPÍTULO I

Del ámbito de aplicación de las normas de policía

Artículo 4. *Ámbito espacial de aplicación.*

1. Las normas de policía de la navegación contenidas en el presente título serán de aplicación a todos los buques que se encuentren en espacios marítimos en los que España ejerce soberanía, derechos soberanos o jurisdicción.

2. Lo previsto en el apartado anterior se entiende sin perjuicio de las competencias que puedan corresponder a otros Estados con arreglo a los tratados aplicables, así como de lo establecido en esta ley para los buques de guerra y otros de Estado.

Artículo 5. *Aplicación a buques nacionales.*

1. Los buques nacionales quedarán sujetos a las disposiciones de este título con independencia del lugar en que se encuentren y sin perjuicio de las competencias que, con arreglo a los tratados aplicables, correspondan a otros Estados ribereños o del puerto.

2. Con la excepción de los buques de guerra, el presente título será de aplicación a los buques de Estado nacionales, sin perjuicio de las salvedades y especialidades existentes o que puedan establecerse reglamentariamente, en particular en relación con lo dispuesto en los artículos 7, 8, 10, 16 y 17, u otras que puedan derivarse del correcto desempeño de las competencias afectas a la seguridad pública o de la vigilancia y represión de actividades ilícitas.

Artículo 6. *Aplicación a embarcaciones y artefactos navales.*

1. Las normas de este título referidas a buques se entenderán también aplicables a los artefactos navales en la medida en que sean conformes con su naturaleza y actividad.

2. Salvo previsión expresa en contrario, se entenderá que dichas normas se aplican también a las embarcaciones.

3. Reglamentariamente se regularán las especialidades en esta materia aplicables a los buques y embarcaciones deportivos o de recreo, así como aquellas otras que por sus específicas funciones así lo requieran.

[. . .]

§ 29

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. [Inclusión parcial]

Ministerio de Fomento
«BOE» núm. 253, de 20 de octubre de 2011
Última modificación: 29 de enero de 2025
Referencia: BOE-A-2011-16467

[. . .]

TEXTO REFUNDIDO DE LA LEY DE PUERTOS DEL ESTADO Y DE LA MARINA MERCANTE

[. . .]

LIBRO TERCERO

Régimen de policía

[. . .]

TÍTULO III

Medidas que garantizan la actividad portuaria y la navegación

[. . .]

Artículo 299. *Asistencia y refugio.*

1. El Director General de la Marina Mercante es la Autoridad competente para la toma de decisiones respecto de los buques necesitados de asistencia, entendiendo por tales aquellos que, por su propia situación o por circunstancias externas, se encuentren en peligro de naufragar o que, en general, supongan una amenaza para la navegación o la integridad del medio ambiente marino.

El citado órgano directivo, que podrá recabar asesoramiento de un Comité técnico, adoptará, con plena independencia de criterio, cualesquiera medidas que considere pertinentes ante buques necesitados de asistencia para:

a) Eliminar o disminuir el riesgo de naufragio de tales buques.
b) Salvaguardar la seguridad de la navegación y de la vida humana en la mar.
c) Prevenir o luchar contra la contaminación del medio ambiente marino.

Lo dispuesto en los párrafos anteriores se entiende sin perjuicio de la normativa nacional e internacional sobre salvamento de vidas humanas en la mar.

2. El Director General de la Marina Mercante adoptará la decisión que estime pertinente sobre la acogida de buques necesitados de asistencia en lugares de refugio, pudiendo imponerla, si considera que tal acogida es la mejor solución para la protección de la vida humana y el medio ambiente marino. De no ser así se denegará o condicionará dicha acogida a la concurrencia de determinadas circunstancias que hagan de esta medida la más adecuada para la seguridad e integridad de las personas, de los buques, del tráfico marítimo y del medio ambiente marino.

Sin embargo, no podrá condicionar dicha acogida a la existencia de un seguro o a la prestación de una garantía por parte del propietario, operador o cargador del buque para indemnizar los posibles daños que el buque pueda ocasionar.

A tal efecto, la Administración marítima, previa consulta con los sectores afectados, elaborará planes para la acogida de buques necesitados de asistencia con el fin de preservar la seguridad marítima y de la vida humana en la mar, así como la integridad del medio ambiente marino.

El contenido de dichos planes se determinará reglamentariamente y en su elaboración y ejecución participará el Director General de la Marina Mercante.

3. La información que se facilite a los Estados Miembros de la Unión Europea que por ser vecinos puedan resultar afectados por las consecuencias de las decisiones que se adopten, así como a las partes implicadas en los procedimientos previstos en los planes de acogida de buques necesitados de asistencia, estará sometida a la obligación de confidencialidad.

Artículo 300. *Situación de peligro a bordo.*

Los capitanes de buques o quienes hagan sus veces podrán adoptar, con carácter extraordinario, cuantas medidas de policía estimen necesarias para el buen régimen de a bordo en caso de peligro.

[. . .]

§ 30

Real Decreto 210/2004, de 6 de febrero, por el que se establece un sistema de seguimiento y de información sobre el tráfico marítimo. [Inclusión parcial]

Ministerio de Fomento
«BOE» núm. 39, de 14 de febrero de 2004
Última modificación: 4 de diciembre de 2025
Referencia: BOE-A-2004-2752

CAPÍTULO I

Disposiciones generales

Artículo 1. *Objeto.*

1. Este real decreto tiene por objeto el establecimiento de un sistema de seguimiento y de información sobre el tráfico marítimo en aguas en las que España ejerce soberanía, derechos soberanos o jurisdicción, con la finalidad de incrementar la seguridad marítima y la eficacia de dicho tráfico, mejorar la capacidad de respuesta de la Administración marítima a los problemas, accidentes o situaciones potencialmente peligrosas en el mar, incluidas las operaciones de búsqueda y rescate y contribuir a una más temprana detección y a una mejor prevención de la contaminación que pueda ser ocasionada por los buques.

2. Los capitanes, los operadores y los agentes de los buques, así como los expedidores o los propietarios de mercancías peligrosas o contaminantes transportadas a bordo de aquéllos quedarán obligados al cumplimiento de los requisitos y condiciones que se establecen en este real decreto. La Administración marítima adoptará las medidas de policía administrativa y de índole sancionadora que, a tal efecto, resulten necesarias.

Artículo 2. *Ámbito de aplicación.*

1. Este real decreto se aplicará a los buques de arqueo bruto igual o superior a 300 toneladas, siempre que expresamente no se establezca otra cosa distinta.

2. Salvo que expresamente se disponga otra cosa y sin perjuicio de lo establecido en la disposición adicional cuarta, este real decreto no será de aplicación a los buques afectos a la defensa nacional u otros buques de titularidad o uso público, siempre que presten servicios públicos de carácter no comercial.

3. Los buques de pesca, los buques históricos o de época y las embarcaciones de recreo de eslora inferior a 45 metros estarán sujetos exclusivamente a las normas contenidas en los artículos 17 al 25, salvo que expresamente se disponga otra cosa.

4. A efectos de la aplicación de las reglas de notificación y seguimiento de buques, no se considerarán como mercancía sujeta a las obligaciones que se regulan en este real decreto las provisiones y el equipo de a bordo de todos los buques, así como el combustible para uso propio de los buques de arqueo bruto inferior a 1.000 toneladas.

Artículo 3. *Definiciones.*

A efectos de este real decreto, se entenderá por:

a) Instrumentos internacionales aplicables pertinentes: los instrumentos siguientes en su versión actualizada.

1.º MARPOL: el Convenio internacional para la prevención de la contaminación por los buques, de 1973, y su Protocolo de 1978.
2.º SOLAS: el Convenio internacional para la seguridad de la vida humana en el mar, así como los protocolos y enmiendas correspondientes.
3.º El Convenio internacional sobre arqueo de buques, de 1969.
4.º El Convenio internacional relativo a la intervención en alta mar en casos de accidentes que causen una contaminación por hidrocarburos, de 1969, y el Protocolo de 1973 relativo a la intervención en alta mar en casos de contaminación por sustancias distintas de los hidrocarburos.
5.º Convenio SAR: el Convenio internacional sobre búsqueda y salvamento marítimos, de 1979.
6.º Código IGS: el Código internacional de gestión de la seguridad.
7.º Código IMDG: el Código marítimo internacional para el transporte de mercancías peligrosas.
8.º Código CIQ: el Código internacional de la OMI para la construcción y el equipo de buques que transporten productos químicos peligrosos a granel.
9.º Código CIG: el Código internacional de la OMI para la construcción y el equipo de buques que transporten gases licuados a granel.
10.º Código BC: el Código de la OMI de prácticas de seguridad relativas a las cargas sólidas a granel.
11.º Código CNI: el Código de la OMI para la seguridad del transporte de combustible nuclear irradiado, plutonio y residuos radiactivos de alto índice de radiactividad en cargas a bordo de los buques.
12.º Resolución A 851(20) de la OMI: la Resolución 851(20) de la Organización Marítima Internacional titulada "Principios generales para los sistemas de notificación de buques y requisitos de notificación de buques, incluidas las directrices para notificar sucesos en que intervengan mercancías peligrosas, sustancias perjudiciales o contaminantes del mar".
13.º Resolución A.917(22) de la OMI: la Resolución 917(22) de la Organización Marítima Internacional titulada “Directrices relativas a la utilización en el buque del sistema de identificación automática (SIA)” de a bordo, enmendada por la Resolución A.956(23) de la OMI.
14.º Resolución A.949(23) de la OMI: la Resolución 949(23) de la Organización Marítima Internacional titulada “Directrices relativas a los lugares de refugio para los buques necesitados de asistencia”.
15.º Resolución A.950(23) de la OMI: la Resolución 950(23) de la Organización Marítima Internacional titulada “Servicios de asistencia marítima (MAS)”.
16.º Directrices de la OMI sobre el trato justo de la tripulación en caso de accidente marítimo: las Directrices anejas a la Resolución LEG. 3(91) del Comité Jurídico de la OMI de 27 de abril de 2006, aprobadas por el Consejo de administración de la OIT en su 296 a sesión, de los días 12 al 16 de junio de 2006.

b) Operador: el propietario o armador del buque.
c) Salvadores: compañía contratada por el operador o por la empresa naviera para tratar de salvar el buque y la carga.
d) Agente: el consignatario del buque y, en general, toda persona encargada o autorizada para entregar información en nombre del operador del buque.
e) Expedidor: toda persona física o jurídica que haya celebrado o en cuyo nombre o por cuya cuenta se haya celebrado con un transportista un contrato de transporte de mercancías por mar.
f) Empresario o empresa naviera: la persona física o jurídica que, utilizando buques mercantes propios o ajenos, se dedique a su explotación, aun cuando ello no constituya su actividad principal, bajo cualquier modalidad admitida por los usos internacionales.

g) Buque: todos los buques o embarcaciones que naveguen por mar.

h) Mercancías peligrosas: son las siguientes:

1.ª Las mercancías clasificadas en el Código IMDG, incluidas las radiactivas a las que se hace referencia en el Código CNI.

2.ª Las sustancias líquidas peligrosas enumeradas en el capítulo 17 del Código CIQ.

3.ª Los gases licuados enumerados en el capítulo 19 del Código CIG.

4.ª Las sustancias sólidas referidas en el apéndice B del Código BC.

5.ª Las mercancías para cuyo transporte se hayan establecido las condiciones previas apropiadas según lo dispuesto en el apartado 1.1.3 del Código CIQ o del apartado 1.1.6 del Código CIG.

i) Mercancías contaminantes:

1.ª Los hidrocarburos según la definición del anexo I del Convenio MARPOL.

2.ª Las sustancias nocivas líquidas, según se definen en el anexo II del Convenio MARPOL.

3.ª Las sustancias perjudiciales según se definen en el anexo III del Convenio MARPOL.

j) Unidades de transporte de carga: los vehículos para el transporte de mercancías por carretera, los vagones para el transporte de mercancías por ferrocarril, los contenedores, los vehículos cisterna de carretera, los vagones cisterna o las cisternas móviles.

k) Dirección: la denominación social o el nombre y los enlaces de comunicación que permitan establecer contacto en caso de necesidad con el operador, el agente, la Administración marítima, Puertos del Estado o la entidad gestora del puerto u otra persona u organismo habilitado en posesión de información detallada sobre la carga del buque.

l) Autoridades competentes: la Dirección General de la Marina Mercante y, bajo su dirección, las capitanías marítimas y la entidad pública empresarial Sociedad de Salvamento y Seguridad Marítima (SASEMAR), integradas todas ellas en la Administración marítima.

m) Administración portuaria: el ente público Puertos del Estado y las Autoridades Portuarias en el ámbito de la Administración General del Estado, y los órganos portuarios correspondientes respecto de los puertos dependientes de las comunidades autónomas.

n) Lugar de refugio: un puerto o parte del puerto, cualquier atracadero o fondeadero sea natural o artificial, o bien cualquiera otra zona que se establezca por la Administración marítima para acoger buques necesitados de asistencia.

ñ) Estación costera: los centros de coordinación de salvamento adscritos a la entidad pública empresarial Sociedad de Salvamento y Seguridad Marítima (SASEMAR).

o) Servicio de tráfico marítimo (STM): el que se establece para mejorar la seguridad y la eficacia del tráfico marítimo y para proteger el medio ambiente marino, con capacidad de actuar sobre el tráfico y de responder a las situaciones que en relación con éste se plantean en la zona STM.

p) Sistemas de organización del tráfico: todo sistema de una o varias rutas o segmentos de éstas establecidas para reducir el riesgo de accidentes, incluyendo los dispositivos de separación de tráfico, las rutas en sentido doble, las derrotas recomendadas, las zonas que deben evitarse, las zonas de tráfico costero, los giros, las zonas de precaución y las derrotas de aguas profundas.

q) Buques históricos o de época: toda clase de buques históricos y sus réplicas, incluidas las diseñadas para fomentar y promover los oficios tradicionales y la náutica, que sirven como monumentos culturales vivos, gobernados con arreglo a los principios tradicionales de la náutica y la técnica.

r) Accidente: el definido como tal en el Código de la OMI para la investigación de los accidentes e incidentes marítimos.

s) Sistema EDI: sistema electrónico de intercambio de datos.

t) RDT: sistema registrador de datos de la travesía.

u) Sistema SIA/AIS: sistema de identificación automática de los buques.

v) Sistema obligatorio de notificación de buques: las zonas, rutas o segmentos de éstas previamente delimitadas y aprobadas como tales por la OMI, en las que los buques que las recorran o atraviesen quedan obligados a notificar a la Administración marítima los datos que

se consideran relevantes a efectos de preservar la seguridad marítima y la integridad del medio marino.

w) Aguas marítimas españolas: aquellas en las que España ejerce soberanía, derechos soberanos o jurisdicción.

x) "SafeSeaNet": Sistema comunitario de intercambio de información marítima creado por la Comisión Europea en cooperación con los Estados miembros a fin de garantizar la aplicación de la normativa comunitaria.

y) "Servicio regular": Una serie de travesías efectuadas entre dos o más puertos, bien ajustándose a unos horarios públicos, bien con un grado de regularidad o frecuencia que constituya una serie sistemática reconocible.

z) "Buque pesquero": Cualquier buque equipado para la explotación comercial de los recursos acuáticos vivos.

z') "LRIT": Sistema de identificación y seguimiento de largo alcance de buques de conformidad con la regla V/19-1 del Convenio SOLAS.

[. . .]

CAPÍTULO IV

Seguimiento de los buques peligrosos e intervención en caso de problemas y accidentes en el mar

Artículo 16. *Transmisión de la información relativa a determinados buques.*

1. Serán considerados como un riesgo potencial para la navegación o una amenaza para la seguridad marítima, la seguridad de la vida humana en el mar o para la integridad del medio ambiente marino los buques que se encuentren en alguno de los supuestos que a continuación se indican:

a) Los que, en el transcurso de su travesía, se hayan visto involucrados en incidentes o accidentes descritos en el artículo 17, hayan incumplido las obligaciones de notificación e información impuestas por este real decreto o hayan incumplido las reglas aplicables en los sistemas de organización del tráfico y los STM bajo responsabilidad de la Administración marítima española.

b) Aquellos respecto de los cuales se haya probado o se presuma que han efectuado vertidos voluntarios de hidrocarburos o que hayan cometido infracciones al Convenio MARPOL en aguas marítimas españolas.

c) Aquellos a los que se haya denegado el acceso a uno o más puertos de algún Estado miembro de la Unión Europea, que hayan sido objeto de un informe o notificación por un Estado miembro de conformidad con el apartado 1 del anexo I del Reglamento por el que se regulan las inspecciones de buques extranjeros en puertos españoles, aprobado por el Real Decreto 91/2003, de 24 de enero.

d) Los que no tengan en vigor las pólizas de seguro o la garantía financiera, o no lo hayan notificado, o carezcan de ellas, según lo dispuesto en la normativa comunitaria europea y en la normativa internacional.

e) Aquellos que, según comuniquen los prácticos o la Administración portuaria competente, presenten aparentes anomalías que puedan comprometer la seguridad de la navegación o suponer un riesgo para el medio ambiente marino.

2. Las estaciones costeras españolas que tengan información relevante sobre los buques citados en el apartado 1 la comunicarán a las estaciones costeras competentes de los demás Estados miembros de la Unión Europea situados a lo largo del itinerario previsto del buque.

3. La Administración marítima transmitirá a la Administración portuaria competente y, en su caso, al organismo designado por aquélla la información recibida de otros Estados miembros respecto de buques que se encuentren en las circunstancias previstas en el apartado 1.

4. La Administración marítima, teniendo en cuenta los inspectores disponibles, llevará a cabo, de oficio o a petición de otro Estado miembro, las inspecciones o verificaciones

oportunas e informarán a todos los Estados miembros interesados de los resultados de aquéllas.

Artículo 17. *Notificación de incidentes y accidentes en el mar.*

1. Sin perjuicio de lo dispuesto en las normas internacionales y con objeto de prevenir o reducir riesgos significativos para la seguridad marítima, la seguridad de la vida humana en el mar o el medio ambiente marino, la Administración marítima efectuará el seguimiento y adoptará las medidas adecuadas para que los capitanes de los buques, que naveguen por la zona SAR bajo su responsabilidad o por la zona económica exclusiva, comuniquen inmediatamente a las estaciones costeras de otros Estados miembros de la Unión Europea, que se encuentren situadas en dicha zona geográfica, los extremos siguientes:

a) Cualquier incidente o accidente que afecte a la seguridad del buque, tales como abordajes, varadas, daños, fallos o averías, inundaciones o corrimientos de la carga, o cualquier defecto en el casco o fallo estructural.

b) Cualquier incidente o accidente que comprometa la seguridad de la navegación, tales como los fallos que puedan afectar a la maniobrabilidad o navegabilidad del buque, y los defectos de los sistemas de propulsión o aparatos de gobierno, de la instalación de producción de electricidad o de los equipos de navegación o comunicación.

c) Cualquier situación que pueda desembocar en una contaminación de las aguas o del litoral de un Estado miembro, tales como vertidos o riesgo de vertidos de productos contaminantes en el mar.

d) Cualquier mancha de materiales contaminantes o contenedores o bultos a la deriva observados en el mar.

2. El mensaje de aviso deberá incluir al menos la identidad del buque, su posición, el puerto de origen y el de destino, la dirección en la que pueda obtenerse información sobre mercancías peligrosas y contaminantes transportadas a bordo, el número de personas a bordo, detalles del accidente o del incidente y cualquier información pertinente mencionada en la Resolución A.851 (20) de la OMI.

Artículo 18. *Medidas en casos de condiciones meteorológicas excepcionalmente desfavorables.*

1. Si las Capitanías Marítimas consideran que, en condiciones meteorológicas o del mar excepcionalmente desfavorables, existe un riesgo grave de contaminación de las aguas marítimas o de las zonas costeras españolas o de otros Estados o que existen riesgos para la vida humana, podrán adoptar las siguientes medidas:

a) Facilitar al capitán de un buque que se encuentre en la zona portuaria afectada y que desee entrar o salir del puerto, siempre que ello sea posible, toda la información sobre el estado del mar y sobre las condiciones meteorológicas y, cuando sea pertinente y posible, sobre el peligro que pueden entrañar para el buque, la carga, la tripulación y los pasajeros.

b) Cualesquiera otras medidas o decisiones que, sin perjuicio de la asistencia a los buques en peligro de conformidad con el artículo 20, se consideren adecuadas, tales como recomendar o prohibir, a un buque en particular o a todos los buques en general, la entrada o la salida del puerto, en las zonas afectadas, hasta que se haya determinado que ya no existen riesgos para la vida humana o para el medio ambiente.

c) Limitar al máximo, o prohibir si fuera necesario, que los buques carguen combustible en terminales sitas en sus aguas territoriales.

2. El capitán informará a la empresa naviera de las medidas o recomendaciones adecuadas a que se refiere el apartado 1 que, sin embargo, no prejuzgan la decisión del capitán basada en su juicio profesional tal como establece el Convenio SOLAS.

En los casos en que la decisión adoptada por el capitán no se ajuste a las medidas adoptadas en aplicación de lo previsto en el apartado 1, informará a la Capitanía Marítima competente sobre las razones que justifiquen su decisión. La Capitanía Marítima, en tal caso, podrá reconsiderar o mantener la autorización, prohibición o medida inicialmente acordada y comunicará, por cualquier medio, al capitán del buque la resolución finalmente adoptada, para su cumplimiento.

3. Las medidas adoptadas por las Capitanías Marítimas habrán de basarse en el pronóstico de las condiciones meteorológicas y del estado del mar facilitado por el Instituto Nacional de Meteorología.

Artículo 19. *Medidas relativas a los incidentes o accidentes en el mar.*

1. La Administración marítima adoptará, en caso de incidente o accidente en el mar, las medidas apropiadas, de conformidad con las normas internacionales, para garantizar la seguridad marítima y de la vida humana en el mar y la protección del medio ambiente marino y costero.

2. Cuando la Administración marítima considere que, en caso de accidente o incidente de un buque de los previstos en el artículo 17, sea necesario alejar, reducir o eliminar un peligro grave e inminente que amenace al litoral o a los intereses de la zona costera afectada, a la seguridad de los demás buques, de sus tripulaciones, de los pasajeros o de las personas en tierra, o proteger el medio marino, podrá adoptar, entre otras, las medidas siguientes:

a) Restringir los movimientos del buque o imponerle un rumbo determinado. Esta exigencia no afecta a la responsabilidad del capitán en lo que respecta al gobierno seguro de su buque.

b) Emplazar al capitán del buque a que ponga fin al riesgo para el medio ambiente o para la seguridad marítima.

c) Embarcar en el buque un equipo de evaluación con la misión de determinar el grado de riesgo, ayudar al capitán a remediar la situación y mantener informada a la estación costera competente.

d) Ordenar al capitán del buque a dirigirse a un lugar de refugio en caso de peligro inminente, o imponer el practicaje o el remolque del buque a costa del operador o de la empresa naviera.

3. El operador, la empresa naviera, el capitán del buque y el propietario de las mercancías peligrosas o contaminantes transportadas a bordo deberán prestar toda la cooperación que, con respeto al ordenamiento jurídico nacional e internacional, le sea requerida por la Administración marítima con la finalidad de reducir al mínimo las consecuencias de un incidente o accidente en el mar.

A tal efecto transmitirán a las autoridades competentes, si éstas así lo requiriesen, la información contemplada en el artículo 12.

4. El capitán de un buque al que se apliquen las disposiciones del Código IGS informará a la empresa naviera, con base en dicho código, de cualquier incidente o accidente a los que se refiere el apartado 1 del artículo 17. En cuanto haya sido informada de tal situación, la empresa deberá ponerse en comunicación con la estación costera competente y ponerse a su disposición en la medida necesaria.

5. Las autoridades españolas, de conformidad con el ordenamiento jurídico interno, tendrán en cuenta las disposiciones aplicables de las Directrices de la OMI sobre el trato justo a la tripulación en el caso de accidentes marítimos en aguas en las que España ejerza soberanía, derechos soberanos o jurisdicción.

Artículo 20. *Autoridad competente para la acogida de buques necesitados de asistencia.*

1. El Director General de la Marina Mercante, como autoridad competente para la toma de decisiones respecto de los buques necesitados de asistencia, podrá, según convenga, adoptar cualquiera de las medidas contenidas en la lista, no exhaustiva, del anexo IV, especialmente en caso de amenaza para la seguridad marítima o para el medio ambiente marino.

La mencionada autoridad estará asistida por un comité técnico cuyo asesoramiento podrá recabar.

Formarán parte del mismo el capitán marítimo, el jefe del distrito marítimo, los coordinadores de inspección y de seguridad marítima y cualesquiera otras personas cuyo criterio pudiera ser relevante en las decisiones a adoptar, a criterio del director general.

Las deliberaciones del comité tendrán carácter confidencial.

2. La autoridad mencionada en el punto 1 anterior se reunirá periódicamente, y podrá hacerlo en cualquier momento, con las autoridades de los demás Estados miembros, con el fin de intercambiar experiencias y conocimientos técnicos e introducir mejoras en las medidas que puedan adoptarse en virtud de lo dispuesto en el apartado 1 anterior.

Artículo 21. *Planes de acogida de buques necesitados de asistencia.*

1. La Administración marítima elaborará planes para la acogida de buques necesitados de asistencia con el fin de evitar o minimizar los riesgos que presenten dichos buques cuando se encuentren en aguas en las que España ejerza soberanía, derechos soberanos o jurisdicción, especialmente cuando se vean amenazadas la vida humana en la mar y la integridad del medio ambiente marino.

El Director General de la Marina Mercante participará en la elaboración de dichos planes.

2. Los planes mencionados en el apartado 1 anterior se elaborarán previa consulta de los sectores afectados, e informe, que no será determinante, de Puertos del Estado y con fundamento en las Resoluciones A. 949 (23) y A. 950 (23) de la OMI. Los citados planes incluirán, como mínimo, la siguiente información:

a) Identidad de los órganos u organismos encargados de recibir y dar curso a las alertas,

b) identidad de la autoridad competente de evaluar la situación, y tomar una decisión de admisión o de rechazo de un buque necesitado de asistencia en el lugar de refugio establecido;

c) información sobre el litoral español y todos aquellos elementos que permitan efectuar una evaluación previa y una adopción rápida de decisiones en relación con el lugar de refugio para un buque, con inclusión de los factores ambientales, económicos y sociales, así como de las condiciones naturales;

d) procedimientos de evaluación para la admisión o rechazo de un buque necesitado de asistencia en un lugar de refugio;

e) medios e instalaciones adecuados para asistencia, salvamento y lucha contra la contaminación;

f) procedimientos de coordinación y decisión internacionales;

g) procedimientos de garantía financiera y responsabilidad establecidos respecto de los buques acogidos en un lugar de refugio.

3. La Administración marítima española publicará el nombre y dirección de contacto del Director General de la Marina Mercante así como los órganos u organismos designados para recibir y atender las alertas.

4. La citada Administración notificará a las de los Estados miembros vecinos, previa petición de éstos, la información pertinente sobre los planes de acogida.

5. La Administración marítima, al seguir los procedimientos establecidos en los planes de acogida de buques necesitados de asistencia, se ocupará de que la información pertinente se facilite a las partes implicadas en las operaciones.

Artículo 22. *Constitución de la garantía.*

1. En los supuestos en los que un buque necesitado de asistencia sea acogido en un lugar de refugio, la garantía financiera, que en su caso se exija, deberá de presentarse en una entidad bancaria con domicilio en España por el operador, la empresa naviera, el salvador del buque, el expedidor, el propietario o el receptor de la carga a favor de la Dirección General de la Marina Mercante y con sometimiento expreso a los tribunales españoles, y deberá precisarse claramente que se constituye de manera irrevocable para responder, en cualquier cuantía, de las reclamaciones de indemnización que se deriven de todos los posibles daños que pudieran ser causados a personas, entidades públicas o bienes de cualquier naturaleza por el buque o su carga como consecuencia de eventos catastróficos tales como incendio, explosión, avería, incluidos los fallos mecánicos o estructurales, abordaje, contaminación, disminución de la estabilidad o varada, entre otros.

Asimismo responderá de los gastos previos en los que se incurra para evitar o minimizar dicho daño, así como del coste de las medidas de extracción o remoción del buque o de su carga y de restauración del medio ambiente costero o marino que se adopten como

consecuencia del suceso o bien durante el desplazamiento del buque para entrar o salir del lugar de refugio o su estancia en éste.

2. Si no fuera posible formalizar inmediatamente la garantía, por tratarse de día inhábil u hora intempestiva, el operador, el expedidor, el salvador el agente o la persona en quien deleguen formalizará cualquier otra garantía de efectos equivalentes, a criterio de la Dirección General de la Marina Mercante, por la cuantía que corresponda de acuerdo con el baremo establecido en el artículo 23, hasta tanto sea posible prestar la garantía, en cuyo momento se procederá a la devolución de aquélla.

Todo ello con independencia de los demás requisitos que para la constitución de la garantía se exijan en su normativa reguladora específica.

Artículo 23. *Cuantía y ejecución de la garantía.*

1. Para los buques tanque que transporten mercancías con las características reseñadas en el Reglamento (CE) n.o1726/2003 del Parlamento Europeo y del Consejo, de 22 de julio de 2003, por el que se modifica el Reglamento (CE) n.o417/2002 relativo a la introducción acelerada de normas en materia de doble casco o de diseño equivalente para petroleros de casco único, la cuantía de la garantía será la siguiente:

Buques cuyo arqueo no exceda de 2.000 GT, hasta siete millones de euros, y por cada unidad de arqueo que exceda de 2.000 GT, hasta 10.000 euros.

2. Para el resto de los buques, la cuantía de la garantía será la siguiente:

Buques cuyo arqueo no exceda de 2.000 GT, hasta 2,5 millones de euros, y por cada unidad de arqueo que exceda de 2.000 GT, hasta 600 euros.

3. El montante de la garantía, que deberá satisfacer los fines previstos en el artículo 22.2, se determinará teniendo en cuenta el costo íntegro de los daños previsibles que pudieran producirse, en razón de la naturaleza y cantidad de la carga transportada y características y estado del buque, con los límites máximos fijados en los dos apartados anteriores.

4. Si, constituida la garantía, no se ocasionaran finalmente daños ni se generaran costes de los cubiertos por aquélla, la Dirección General de la Marina Mercante liberará la garantía.

En caso contrario, podrá librar cargos contra ésta por los daños o costes ocasionados. Si la cantidad ejecutada no fuera suficiente para hacer frente en cualquier cuantía a todos los daños y perjuicios ocasionados, el operador, el agente, el expedidor o el salvador satisfarán dichos daños de la manera más rápida posible.

Artículo 24. *Procedimiento de actuación.*

1. La autorización de acceso de un buque a un lugar de refugio corresponde al Director General de la Marina Mercante, de conformidad con lo dispuesto en la disposición adicional vigésimo quinta de la Ley 27/1992.

2. El procedimiento se iniciará a solicitud del capitán del buque afectado o de un representante del operador o de la empresa naviera, quienes deberán indicar las razones por las que el buque está necesitado de asistencia, facilitando cuanta información estimen relevante, así como aquella otra que les sea requerida por la Capitanía Marítima.

3. La capitanía marítima realizará cuantos actos de instrucción considere necesarios para fundamentar la decisión final, incluyendo, en su caso, una inspección del buque. En particular, podrá proponer que se condicione la entrada del buque a la ponderación del conjunto de circunstancias que se precisan en la disposición transitoria segunda de este real decreto.

4. La resolución que autorice el acceso a un lugar de refugio deberá ser expresamente acordada y podrá, por causa de urgente necesidad, adoptarse verbalmente y sin sujeción a formalidades especiales, sin perjuicio de la obligación de notificar a los interesados el acto y su motivación por escrito a la mayor brevedad posible y, en todo caso, en un plazo no superior a 96 horas.

5. Contra la resolución, que pondrá fin a la vía administrativa, podrán los interesados interponer recurso de reposición.

6. En el supuesto de que no sea autorizada la entrada del buque en el lugar de refugio, la Administración marítima, si lo estimara necesario, establecerá las medidas alternativas que considere adecuadas en orden a proteger los bienes jurídicos, tanto públicos como

privados, que puedan verse comprometidos por la situación precaria del buque o de su carga y por las circunstancias externas, fundamentalmente de tipo meteorológico, que afecten o puedan afectar al buque.

Artículo 25. *Sistema de seguimiento e información del tráfico marítimo (SafeSeaNet).*

1. El Ministerio de Fomento establecerá sistemas de gestión de la información marítima que garanticen el tratamiento de la información prevista en este real decreto.

Dichos sistemas harán posible la plena utilización de la información recogida y cumplirán, en particular, las condiciones establecidas en el artículo 14.

2. A fin de garantizar un intercambio eficaz de la información contemplada en este real decreto, el Ministerio de Fomento procurará que los sistemas mencionados, creados para recoger, tratar y conservar dicha información puedan interconectarse con el SafeSeaNet, que deberá estar operativo permanentemente y cuya descripción y principios básicos se recogen en el anexo III.

3. Sin perjuicio de lo dispuesto en el apartado 2 anterior, cuando se trate de actuaciones en el ámbito de acuerdos intracomunitarios o en el marco de acuerdos regionales o proyectos transfronterizos, interregionales o transnacionales dentro de la Unión Europea, el Ministerio de Fomento se asegurará de que los sistemas o las redes e información que se establezcan cumplan los requisitos de este real decreto y sean compatibles y estén interconectados con el sistema comunitario de intercambio de información marítima SafeSeaNet.

Artículo 25 bis. *Información a las partes interesadas.*

1. La estación costera española correspondiente transmitirá, cuando sea preciso, avisos por radio que puedan escucharse en los sectores potencialmente afectados por cualquier incidente o accidente notificado de conformidad con lo dispuesto en el artículo 17.1 e informará de la presencia de cualquier buque que constituya una amenaza a la seguridad marítima y de la vida humana en la mar o el medio ambiente.

2. Las autoridades competentes que hayan recibido información notificada con base en los artículos 13 y 17 facilitarán en todo momento esa información, previa solicitud y por razones de seguridad marítima o de prevención de la contaminación marina, a la autoridad competente de cualquier otro Estado miembro de la Unión Europea.

3. Cuando las mencionadas autoridades hayan sido informadas, de acuerdo con lo establecido en este real decreto o por cualquier otro procedimiento, de hechos que generen o incrementen el riesgo en zonas marítimas y costeras de otro Estado miembro, adoptarán las medidas pertinentes para informar de ello al Estado afectado y para consultarle sobre las actuaciones previstas.

Llegado el caso, serán adoptadas las modalidades de una intervención común por las autoridades competentes españolas en cooperación con las de otros Estados miembros.

[. . .]

§ 31

Ley 14/2014, de 24 de julio, de Navegación Marítima. [Inclusión parcial]

Jefatura del Estado
«BOE» núm. 180, de 25 de julio de 2014
Última modificación: 8 de julio de 2020
Referencia: BOE-A-2014-7877

[. . .]

TÍTULO I

De la ordenación administrativa de la navegación

[. . .]

CAPÍTULO II

Del régimen de estancia en aguas interiores marítimas y en puerto

Artículo 7. *Entrada en puerto.*

1. Todos los buques podrán entrar en los puertos españoles abiertos a la navegación marítima nacional e internacional, con sujeción en todo caso a las prescripciones contenidas en esta ley y a las demás de la legislación portuaria, de seguridad, de aduanas, de extranjería e inmigración, de policía, de sanidad, medioambiental y pesquera, así como a las condiciones operativas establecidas.

2. La entrada de buques en los puertos españoles se podrá prohibir o condicionar por razones de emergencia o riesgos específicos para la salud pública, la seguridad de la navegación, la protección de los tráficos y las instalaciones portuarias, la represión de la pesca ilegal o la sostenibilidad ambiental, de acuerdo con lo previsto en la normativa aplicable.

3. La autorización para entrar en puerto se concederá por la Administración portuaria, a solicitud de los armadores, navieros, capitanes o consignatarios, y quedará siempre supeditada al cumplimiento de la legislación y demás normativa a que se refieren los apartados anteriores.

Artículo 8. *Cierre de puertos.*

1. Corresponde a la Autoridad Portuaria correspondiente, de acuerdo con la normativa vigente, ordenar el cierre temporal de puertos y terminales a la navegación de buques, previo informe de la Capitanía Marítima, así como adoptar las medidas precisas para dar a dichas decisiones la debida publicidad internacional.

2. La Administración Marítima podrá proponer provisionalmente la prohibición de la navegación en los puertos y en sus canales de acceso, así como también la entrada y salida de buques, cuando lo aconsejen las condiciones meteorológicas o hidrográficas, existan obstáculos para la navegación o medien razones de protección, emergencia, seguridad pública o medioambiental o de orden público.

3. Dicha propuesta de prohibición podrá asimismo formularse o condicionarse respecto a los buques que, por presentar graves deficiencias de navegabilidad, pudieran constituir un peligro para la seguridad de las personas o de los bienes o del medioambiente.

Artículo 9. *Arribada forzosa.*

1. Con independencia de lo dispuesto en los artículos 186 y 187, en caso de arribada forzosa, el armador, capitán o consignatario deberá comunicar sus causas a la Administración Marítima, la cual verificará los motivos que la justifiquen y señalará las formalidades y requisitos especiales que, en su caso, deban cumplirse para tales supuestos.

2. La Administración Marítima podrá imponer requisitos y condiciones para la entrada en los puertos o lugares de refugio a los buques potencialmente contaminantes a fin de garantizar la seguridad de las personas, del tráfico marítimo, del medio ambiente y de los bienes.

3. Reglamentariamente se regularán los criterios, casos, procedimientos y demás extremos necesarios para desarrollar lo previsto en este artículo.

Artículo 10. *Régimen general de visita y de estadía.*

1. El régimen de visita y de estadía de los buques en los puertos y terminales de carga y descarga de mercancías y equipajes, y de embarque y desembarque de pasajeros y vehículos se regirá por lo previsto en la legislación portuaria y en lo no previsto en la misma por lo regulado en esta ley y en las demás leyes y reglamentos aplicables.

2. Todo buque extranjero deberá tener un consignatario en los puertos nacionales, con la excepción de las embarcaciones de recreo, que podrán ser directamente representadas por su propietario o capitán. La misma obligación de consignación podrá ser reglamentariamente establecida para los buques nacionales.

Artículo 11. *Polizones.*

1. El capitán de cualquier buque que se dirija a puerto español deberá informar a la Administración Marítima con la antelación suficiente de la presencia de polizones a bordo. Igualmente deberá adoptar las medidas oportunas para mantenerlos a bordo en condiciones dignas hasta su llegada a puerto y, en el caso de que ello proceda conforme a la normativa en materia de extranjería e inmigración, entrega a las autoridades competentes.

2. En caso, bien de desembarco de los polizones por ser su situación en el buque inhumana o degradante, o por precisar asistencia médica o humanitaria, bien de repatriación de los mismos por parte de las autoridades competentes, el armador y el consignatario del buque que los hubiera transportado vendrán solidariamente obligados a satisfacer el coste de su manutención, alojamiento, asistencia jurídica y de intérprete, y repatriación por parte de las autoridades competentes. Para garantizar el cumplimiento de esta obligación, la Administración Marítima podrá ordenar la prestación de garantía suficiente so pena de retención del buque en puerto.

3. Lo dispuesto en este artículo se entiende sin perjuicio de las responsabilidades penales o administrativas en que pudieran incurrir los capitanes u otros miembros de la dotación cuando existiera connivencia en el embarque de polizones o cuando no se hubieran adoptado las medidas referidas en el apartado 1.

[. . .]

CAPÍTULO III

Del régimen general de navegación marítima

Artículo 19. *Régimen general de la navegación en los espacios marítimos españoles.*

La navegación por los espacios marítimos españoles bien sea para atravesarlos en paso lateral o bien para entrar o salir de los puertos o terminales del litoral nacional se ajustará a las previsiones de la Convención de las Naciones Unidas sobre el Derecho del Mar, firmada en Montego Bay el 10 de diciembre de 1982, respetando en todo caso las restricciones y requisitos establecidos en la presente ley y lo que proceda conforme a la legislación sobre seguridad, defensa, aduanas, sanidad, extranjería e inmigración.

Artículo 20. *Excepciones al régimen general de la navegación en los espacios marítimos españoles.*

1. La Administración Marítima podrá condicionar, restringir o prohibir, por razones de seguridad y protección marítima, la navegación en ciertos lugares de los espacios marítimos españoles, en particular en los casos de ejercicios y operaciones navales de las Fuerzas Armadas o siempre que el paso de los buques extranjeros por el mar territorial no sea inocente.

Las medidas previstas en el párrafo anterior se podrán adoptar también por razones de conservación de la biodiversidad marina o del patrimonio cultural subacuático, cuando las autoridades competentes así lo hayan requerido en aplicación de la legislación vigente, con sujeción a los procedimientos contenidos en los convenios internacionales.

2. Dichas medidas podrán ser asimismo adoptadas por los Ministerios competentes, sin discriminación de pabellón y respecto a determinadas categorías de buques, cuando ello sea necesario para prevenir la realización de actividades ilícitas o el ejercicio de cualquier tráfico prohibido.

3. Reglamentariamente podrán establecerse, asimismo, limitaciones o restricciones a las actividades subacuáticas por razones de conservación de la biodiversidad marina o del patrimonio cultural subacuático para la prevención de la realización de actividades ilícitas.

Artículo 21. *Detención y fondeo.*

1. El derecho a navegar no incluirá el de detenerse o fondear fuera de las zonas de servicio de los puertos, salvo caso de fuerza mayor, autorización expresa de la Administración Marítima o cuando se trate de buques y embarcaciones dedicadas exclusivamente al recreo que se detengan con tal finalidad en calas o lugares de baño, siempre que no estén balizados y no pongan en peligro la seguridad de la vida humana en la mar o de la navegación.

2. Los buques obligados a detenerse o fondear en caso de peligro o fuerza mayor deberán comunicar dichas circunstancias, inmediatamente y por cualquier medio, a la Administración Marítima más próxima.

[. . .]

Artículo 29. *Avisos de los capitanes.*

1. Los capitanes de los buques están obligados a informar a la Administración Marítima de los fallos o deficiencias que adviertan en las señales marítimas y en otras ayudas a la navegación así como a dar aviso de los hielos o derrelictos que avisten en su viaje y puedan suponer un peligro inmediato para la navegación.

2. Los capitanes deberán también dar aviso en el supuesto en que se encuentren con temporales extraordinarios y cualesquiera otras causas que supongan un peligro para la navegación.

Artículo 30. *Sistemas de organización y sistemas de tráfico marítimo.*

1. En interés de la seguridad de la navegación y de conformidad con las normas internacionales aplicables, el Gobierno establecerá el procedimiento, según el cual se

designarán, reemplazarán o suprimirán, en los espacios marítimos españoles, los sistemas de organización del tráfico marítimo y de notificación obligatoria para buques y los sistemas de tráfico marítimo.

2. Dichos sistemas serán de utilización obligatoria para todos los buques una vez que hayan obtenido la aprobación y publicación internacional que, en su caso, resulte necesaria.

3. En cualquier caso, los sistemas de tráfico marítimo sólo podrán ser de empleo obligado cuando estén emplazados en las aguas interiores marítimas o en el mar territorial y, en caso de aprobación por la Organización Marítima Internacional, en la zona económica exclusiva.

[. . .]

Artículo 33. *Obligación de notificar actos de contaminación.*

1. Los capitanes de los buques nacionales deberán notificar sin demora a la Administración Marítima española y a la autoridad competente del Estado ribereño más próximo, todo evento de contaminación por hidrocarburos o por sustancias nocivas o potencialmente peligrosas de los que tengan conocimiento durante la navegación, de conformidad con los procedimientos que se determinen reglamentariamente.

2. La misma obligación tendrán los capitanes de los buques extranjeros que naveguen por los espacios marítimos españoles.

[. . .]

§ 32

Real Decreto 1516/2007, de 16 de noviembre, por el que se determina el régimen jurídico de las líneas regulares de cabotaje marítimo y de las navegaciones de interés público. [Inclusión parcial]

Ministerio de Fomento
«BOE» núm. 283, de 26 de noviembre de 2007
Última modificación: 30 de diciembre de 2025
Referencia: BOE-A-2007-20272

CAPÍTULO I

Régimen general

Artículo 1. *Objeto.*

Este real decreto tiene por objeto:

a) Establecer los mecanismos para la correcta aplicación del Reglamento (CEE) 3577/1992, del Consejo, de 7 de diciembre, por el que se aplica el principio de libre prestación de servicios a los transportes marítimos dentro de los Estados miembros (cabotaje marítimo).

b) Determinar las condiciones en que se han de prestar los servicios de línea regular de cabotaje marítimo insular, dentro de las competencias que en materia de transporte marítimo asigna a la Administración General del Estado el artículo 6.1.a), en relación con el artículo 86 de la Ley 27/1992, de 24 de noviembre, de Puertos del Estado y de la Marina Mercante.

c) Determinar y regular la prestación de las navegaciones que deben considerarse de interés público, en virtud de lo dispuesto en el artículo 81.2, en relación con el 7.4 y 6.1.h) de la Ley 27/1992, de 24 de noviembre.

Artículo 2. *Navegación de cabotaje.*

1. La navegación de cabotaje con finalidad mercantil, tal como se define en la legislación de la marina mercante, queda reservada a buques mercantes españoles y de los restantes Estados miembros de la Unión Europea y del Espacio Económico Europeo, de conformidad con lo dispuesto por el artículo 1.1 del Reglamento (CEE) 3577/92 del Consejo de 7 de diciembre.

2. Excepcionalmente y de conformidad con lo dispuesto en el artículo 257 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, cuando no existan buques mercantes aptos y disponibles abanderados en los Estados mencionados en el apartado anterior, se podrá autorizar por la Dirección General de la Marina Mercante la contratación y empleo de buques mercantes abanderados en terceros Estados, por el tiempo que perdure tal circunstancia. También será necesaria la dispensa de bandera para los buques de la Unión Europea o del

Espacio Económico Europeo no autorizados a acceder al cabotaje en su propio Estado de bandera.

3. En las líneas regulares de cabotaje sólo se podrá solicitar la dispensa de bandera en los siguientes supuestos:

a) En el caso de varadas reglamentarias de los buques adscritos y por el tiempo que perdure esta circunstancia hasta un máximo de sesenta días, debiendo reincorporarse a la línea el buque varado una vez finalice dicha varada.

b) En el caso de averías, accidentes o causas de fuerza mayor.

c) En el caso de que no exista buque mercante español o, en su caso, de bandera de la Unión Europea o del Espacio Económico Europeo adecuado y disponible en la línea de que se trate y para cada trayecto.

4. Las dispensas se deberán solicitar para cada viaje, incluyendo todas las escalas intermedias, o para cada rotación cuando el puerto origen y el puerto de destino final sea el mismo, y con indicación de:

a) Las características principales del buque que se requiere.

b) El tipo de mercancía transportada.

c) El período de fechas para la carga.

5. La solicitud de dispensa se presentará a través del registro electrónico accesible en la sede electrónica asociada del Ministerio de Transportes y Movilidad Sostenible.

Si la solicitud de dispensa no reúne los requisitos exigidos, se requerirá al interesado para que, en un plazo de diez días, subsane la falta o acompañe los documentos e información preceptivos, con indicación de que, si así no lo hiciera, se le tendrá por desistido de su petición, de conformidad con lo dispuesto en el artículo 68 de la Ley 39/2015, de 1 de octubre, de Procedimiento Administrativo Común de las Administraciones Públicas.

Se dará publicidad a la solicitud por un plazo de 48 horas y la dispensa se entenderá concedida si en ese plazo no se ofrece un buque mercante apto y disponible de bandera española o de los restantes Estados indicados en el apartado 1.

6. En caso de cargamentos completos, se considerará como buque apto para el transporte aquel de bandera española o de la Unión Europea o del Espacio Económico Europeo cuya capacidad de transporte para la carga solicitada no sea superior en más de un 20 % al total de la carga indicada por el solicitante para transportar, sea por peso de la mercancía o por su volumen de bodega. La necesidad de medios de carga propios a bordo no será justificación para no considerar un buque apto cuando las terminales de los puertos de carga y descarga indicados en la solicitud dispongan de medios propios que puedan ser empleados para tal fin.

El período de fechas para la carga indicado en la solicitud no podrá tener una amplitud de más de cuatro días y no se podrá retrasar su efectividad en más de 48 horas; en caso contrario, la solicitud caducará y se deberá presentar una nueva. Las fechas de carga no podrán superar los veinte días desde la solicitud.

[. . .]

Artículo 6. *Cabotaje insular.*

1. Las líneas regulares de cabotaje marítimo insular, entendiendo por tal el transporte por mar de pasajeros o de mercancías entre puertos situados en la península y los territorios españoles no peninsulares, así como el de éstos entre sí, todo ello en el ámbito de competencias de la Administración General del Estado, además de los requisitos expresados en los artículos anteriores, deberán cumplir lo siguiente:

a) Acreditación registral del título de propiedad del buque o póliza, en caso de arrendamiento o fletamento por tiempo.

b) Los buques abanderados en algún Estado, distinto de España, que sea miembro de la Unión Europea o bien del Espacio Económico Europeo, deberán cumplir, en lo que atañe a la tripulación, lo dispuesto en la Orden del Ministro de Fomento de 22 de julio de 1999, por la que se establecen las condiciones de tripulación para los buques que realicen servicios de cabotaje insular.

Este régimen se aplicará igualmente a los buques abanderados en países terceros.

2. Todo cambio en la titularidad de la empresa que realice cabotaje insular deberá ser notificado inmediatamente a la Dirección General de la Marina Mercante, adjuntando la documentación que acredite el cumplimiento por parte del nuevo titular de los requisitos establecidos al efecto en este real decreto.

Cuando de dicha documentación no se desprenda el mantenimiento de los requisitos exigidos en este artículo y en el 9, se otorgará un plazo de quince días para subsanarlos, advirtiendo que, si en dicho plazo, no se subsanan correcta y suficientemente los defectos notificados se iniciarán los trámites para la paralización o la no iniciación del servicio, con la imposición de las sanciones a que hubiera lugar.

3. En los supuestos de adscripción de nuevos buques a la línea, o en el de sustitución de unos buques por otros, habrá de aportarse la documentación mencionada en el artículo 3.2 y en el apartado 1.a) de este artículo, y asimismo deberán cumplirse las normas internacionales y comunitarias en materia de seguridad marítima.

4. Toda modificación de los puertos de escala de la línea regular a servir deberá ser notificada a la Dirección General de la Marina Mercante, al menos con quince días de antelación.

Artículo 7. *Navegaciones de interés público.*

La navegación de línea regular de cabotaje insular que transporte pasaje, vehículos en régimen de pasaje y carga rodada, entre puertos situados en la península y los territorios españoles no peninsulares, para los trayectos que figuran en el artículo 8.1, se declara de interés público, a fin de garantizar la suficiencia de servicios, y podrá hacerse:

a) Bajo obligaciones de servicio público.

b) En régimen de contrato administrativo, en función de lo prescrito en los artículos 12 y siguientes.

[...]

§ 33

Real Decreto 504/2011, de 8 de abril, de estructura orgánica y funciones del Instituto Social de la Marina. [Inclusión parcial]

Ministerio de Política Territorial y Administración Pública
«BOE» núm. 113, de 12 de mayo de 2011
Última modificación: 29 de diciembre de 2021
Referencia: BOE-A-2011-8282

[. . .]

CAPÍTULO II

Competencias y funciones

Artículo 3. *Competencias y funciones del Instituto Social de la Marina.*

1. Corresponde al Instituto Social de la Marina:

a) La gestión, administración y reconocimiento del derecho a las prestaciones del Régimen Especial de la Seguridad Social de los Trabajadores del Mar, así como la inscripción de empresas, afiliación, altas, bajas y variación de datos de los trabajadores adscritos a dicho Régimen Especial en colaboración con la Tesorería General de la Seguridad Social.

b) La colaboración con la Tesorería General de la Seguridad Social en la gestión de la cotización y la función recaudatoria en período voluntario en el sector marítimo-pesquero.

c) La gestión de las prestaciones por desempleo de los trabajadores incluidos en el Régimen Especial de la Seguridad Social de los Trabajadores del Mar, según lo establecido en la Disposición adicional tercera del Real Decreto 625/1985, de 2 de abril.

d) La gestión de las prestaciones por cese de actividad de los trabajadores autónomos cuando estos últimos tengan cubiertas las contingencias profesionales con el Instituto Social de la Marina.

e) La asistencia sanitaria de los trabajadores del mar a bordo y en el extranjero utilizando sus propios medios tales como el centro radio médico, los buques sanitarios y de apoyo logístico, los centros asistenciales en el extranjero y otros que puedan implantarse o acordando la evacuación y repatriación de trabajadores enfermos o accidentados, sin perjuicio de las obligaciones que competen a los empresarios de acuerdo con la legislación vigente e incluyendo la concesión de subvenciones para financiar en parte la dotación obligatoria de los botiquines de a bordo.

f) La sanidad marítima, incluyendo la información sanitaria a los trabajadores del mar, la realización de los reconocimientos médicos de embarque marítimo de acuerdo con la normativa española específica y con los convenios de la Organización Internacional del Trabajo ratificados por España, la inspección y control de los medios sanitarios a bordo, de los botiquines de los que han de ir dotados los buques y cualesquiera otras actuaciones de

medicina preventiva y formación sanitaria dirigida a los trabajadores del mar que se le puedan encomendar en un futuro.

g) La formación profesional marítima y sanitaria y la promoción profesional de los trabajadores del mar en activo, mediante la impartición de cursos de las correspondientes especialidades, atendiendo a las necesidades formativas que demande el sector marítimo-pesquero, de acuerdo con las directrices emanadas al respecto por la Organización Internacional del Trabajo y en el marco de los convenios y acuerdos de cooperación internacional suscritos por España.

h) La promoción del bienestar de los trabajadores del mar a bordo y en el extranjero. La asistencia social de los trabajadores del mar y sus beneficiarios en situaciones de abandono, naufragios y otros hechos análogos, y a los trabajadores del mar enrolados en buques extranjeros, tanto en el momento de su contratación como durante la realización de su trabajo y posterior repatriación, dando cumplimiento a los convenios y recomendaciones de la Organización Internacional del Trabajo. Asimismo la gestión y reconocimiento de las prestaciones asistenciales en atención a situaciones especiales derivadas del trabajo en el mar y la dispensa de los servicios que garanticen su asistencia en casos de abandono en puertos nacionales o extranjeros.

i) La cooperación con las cofradías de pescadores en la prestación de servicios a los trabajadores del mar y sus beneficiarios en el ámbito de las competencias del Instituto Social de la Marina.

j) La gestión de los buques sanitarios y de apoyo logístico del Instituto Social de la Marina, Esperanza del Mar y Juan de la Cosa.

k) La gestión de los centros asistenciales en el extranjero, constituidos como servicios de la Administración General del Estado en el exterior.

l) La participación, fomento y desarrollo de programas y proyectos que tengan como objetivo la adaptabilidad de los trabajadores del mar, fomentando la diversificación laboral de sus capacidades.

m) La realización de estudios, informes y propuestas de proyectos normativos o programas que afecten al sector marítimo-pesquero en materia de su competencia.

n) La edición y distribución de publicaciones unitarias y/o periódicas especializadas con destino a los trabajadores y empresas del sector marítimo-pesquero.

o) En colaboración con el Ministerio de Trabajo e Inmigración, la cooperación con organismos internacionales con competencias en materias relacionadas con la Seguridad Social de los trabajadores del mar o con la problemática del sector marítimo-pesquero, así como la participación en la negociación y elaboración de los instrumentos internacionales que se relacionen con los trabajadores de dicho sector.

p) La coordinación y realización de programas y actividades específicos dirigidos a potenciar e incrementar la seguridad marítima y la seguridad del trabajo en el mar, así como la colaboración con otros organismos de la administración con competencias en el sector marítimo-pesquero en esta materia.

q) En las ciudades autónomas de Ceuta y Melilla y en aquellos territorios en los que dichas funciones no se hayan traspasado a la Comunidad Autónoma correspondiente, la asistencia sanitaria de los trabajadores del mar y sus beneficiarios dentro del territorio nacional, incluyendo la asistencia hospitalaria, servicios de especialidades y urgencias; la asistencia y servicios sociales dirigidos a promover el bienestar de los trabajadores del mar y de sus familias, así como la asistencia a los marinos y pescadores de la tercera edad y sus familias, la formación profesional y las políticas activas de empleo.

r) La realización de cuantas otras funciones le sean atribuidas legal o reglamentariamente.

2. El ejercicio de las competencias atribuidas al Instituto Social de la Marina se entiende, en todo caso, sin perjuicio de las competencias que el Real Decreto 1129/2008, de 4 de julio, por el que se desarrolla la estructura orgánica básica del Ministerio de Trabajo e Inmigración y se modifica el Real Decreto 438/2008, de 14 de abril, por el que se aprueba la estructura

orgánica básica de los departamentos ministeriales, confiere a los órganos y unidades de dicho Ministerio.

[. . .]

§ 34

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. [Inclusión parcial]

Ministerio de Fomento
«BOE» núm. 253, de 20 de octubre de 2011
Última modificación: 29 de enero de 2025
Referencia: BOE-A-2011-16467

[. . .]

TEXTO REFUNDIDO DE LA LEY DE PUERTOS DEL ESTADO Y DE LA MARINA MERCANTE

[. . .]

LIBRO SEGUNDO

Marina Mercante

[. . .]

TÍTULO II

Administración marítima

[. . .]

CAPÍTULO III

Sociedad de Salvamento y Seguridad Marítima

Artículo 267. *Naturaleza, denominación y objeto.*

1. La Sociedad de Salvamento y Seguridad Marítima, es una entidad pública empresarial adscrita al Ministerio de Fomento, dotada de personalidad jurídica, patrimonio propio y plena capacidad de obrar, que desarrolla su actividad conforme al ordenamiento jurídico privado excepto en la formación de la voluntad de sus órganos, en el ejercicio de las potestades administrativas que tenga atribuidas y en los aspectos específicamente regulados en la Ley 6/1997, de 14 de abril, de Organización y Funcionamiento de la Administración General del Estado, en este capítulo y en sus estatutos, así como en la legislación general presupuestaria.

2. El Ministro de Fomento:

a) Fija las directrices de actuación de la Sociedad, aprueba el plan anual de objetivos, efectúa el seguimiento de su actividad y ejerce, sin perjuicio de otras competencias, el control de eficacia de acuerdo con la normativa vigente.

b) Ejerce, en todo caso, las facultades inherentes a la potestad reglamentaria que exija el funcionamiento de la Sociedad.

Artículo 268. *Objeto de la Sociedad.*

1. Constituye el objeto de la Sociedad de Salvamento y Seguridad Marítima la prestación de los servicios públicos de salvamento de la vida humana en la mar, y de la prevención y lucha contra la contaminación del medio marino, la prestación de los servicios de seguimiento y ayuda al tráfico marítimo, de seguridad marítima y de la navegación, de remolque y asistencia a buques, así como la de aquellos complementarios de los anteriores.

Todo ello en el ámbito de las competencias de la Administración Marítima, sin perjuicio de la prestación de los servicios de ordenación y coordinación de tráfico portuario.

2. La Administración marítima podrá delegar en la Sociedad de Salvamento y Seguridad Marítima actividades de formación, docencia, ensayos y homologación en el ámbito de la Marina Mercante, así como cualquier otro servicio o actividad en el marco de la legislación vigente.

3. Cuando la Sociedad preste sus servicios por orden de la Administración marítima, estará facultada para ejercer las acciones legales necesarias para reclamar los gastos dimanantes de la prestación de dichos servicios.

4. En el supuesto de que la Administración marítima encomiende a la Sociedad de Salvamento y Seguridad Marítima la adopción de medidas preventivas tendentes a evitar o minimizar la contaminación, así como la realización de operaciones de limpieza una vez producida ésta, o cualquier otro servicio derivado de un accidente o incidente marítimo, la Sociedad estará facultada para, sobre la base de la documentación justificativa correspondiente, reclamar los costes y gastos ocasionados por tales medidas y operaciones directamente de quien los haya ocasionado. Asimismo, podrá ejercer las acciones legales necesarias para reclamar los gastos dimanantes de la ejecución de dichas medidas y operaciones.

Del mismo modo, si la Administración marítima exigiera un aval para hacer frente a los gastos ocasionados por la limpieza de una contaminación o por cualquier otro accidente o incidente marítimo, dicho aval podrá extenderse a favor de la Sociedad de Salvamento y Seguridad Marítima que podrá ejecutarlo para satisfacer los gastos en que hubieran incurrido, tanto la propia Sociedad como terceros intervinientes en la resolución de la contaminación, accidente o incidente marítimo.

[. . .]

§ 35

Ley 2/2024, de 1 de agosto, de creación de la Autoridad Administrativa Independiente para la Investigación Técnica de Accidentes e Incidentes ferroviarios, marítimos y de aviación civil. [Inclusión parcial]

Jefatura del Estado
«BOE» núm. 186, de 2 de agosto de 2024
Última modificación: sin modificaciones
Referencia: BOE-A-2024-15937

TÍTULO PRELIMINAR

Naturaleza, funciones y régimen jurídico

Artículo 1. *Autoridad Administrativa Independiente para la Investigación Técnica de Accidentes e Incidentes ferroviarios, marítimos y de aviación civil.*

1. Se crea la «Autoridad Administrativa Independiente para la Investigación Técnica de Accidentes e Incidentes ferroviarios, marítimos y de aviación civil» (en adelante, la Autoridad) como Autoridad Administrativa Independiente en el ámbito de la Administración General del Estado de las previstas en el artículo 109 de la Ley 40/2015, de 1 de octubre, de Régimen Jurídico del Sector Público, cuya función es mejorar la seguridad mediante la prevención de futuros accidentes e incidentes mediante la realización de las oportunas investigaciones técnicas a fin de determinar sus causas y establecer las medidas correctivas que resulten pertinentes.

2. La Autoridad está dotada de personalidad jurídica propia y plena capacidad pública y privada, y actúa, en el desarrollo de su actividad y para el cumplimiento de sus fines, con autonomía orgánica y funcional y plena independencia del Gobierno y de las Administraciones Públicas. Asimismo, está sometida al control parlamentario y judicial.

3. La Autoridad se relaciona con el Gobierno a través del ministerio competente en materia de transporte ferroviario, marítimo y aviación civil.

4. La Autoridad se regirá por esta ley, su Estatuto orgánico y el resto de normativa reglamentaria que la desarrolle.

Supletoriamente, y en cuanto sea compatible con su naturaleza y autonomía, se regirá por lo dispuesto en la Ley 40/2015, de 1 de octubre, en particular lo dispuesto para organismos autónomos; por la Ley 39/2015, de 1 de octubre, del Procedimiento Administrativo Común de las Administraciones Públicas; por la Ley 47/2003, de 26 de noviembre, General Presupuestaria; por la Ley 9/2017, de 8 de noviembre, de Contratos del Sector Público; por la Ley 33/2003, de 3 de noviembre, del Patrimonio de las Administraciones Públicas; y por el resto de las normas de derecho administrativo general y especial que le sean de aplicación. En defecto de norma administrativa se aplicará el derecho común.

Así mismo, la Autoridad estará sujeta al principio de sostenibilidad financiera de acuerdo con lo previsto en la Ley Orgánica 2/2012, de 27 de abril, de Estabilidad Presupuestaria y Sostenibilidad Financiera.

5. El personal al servicio de la Autoridad será funcionario o laboral y se regirá por lo previsto en esta ley y en su Estatuto orgánico, en el texto refundido de la Ley del Estatuto Básico del Empleado Público, aprobado por Real Decreto Legislativo 5/2015, de 30 de octubre, y demás normativa reguladora de los funcionarios públicos y, en su caso, por la normativa laboral.

6. El Estatuto orgánico de la Autoridad se aprobará mediante real decreto del Consejo de Ministros a propuesta conjunta de la persona titular del ministerio competente en materia de transporte ferroviario, marítimo y de aviación civil y de la persona titular del ministerio competente en materia de función pública.

TÍTULO I

Investigación técnica de accidentes e incidentes

CAPÍTULO I

Disposiciones generales

Artículo 2. *Régimen jurídico de la investigación técnica de accidentes e incidentes.*

1. La investigación técnica de los accidentes e incidentes en los modos de transporte ferroviario, marítimo y de aviación civil en el ámbito de competencias de la Administración General del Estado se regirá por lo dispuesto en esta ley, en las normas reglamentarias que se dicten en su desarrollo y, supletoriamente, por lo dispuesto en la Ley 39/2015, de 1 de octubre, del Procedimiento Administrativo Común de las Administraciones Públicas.

2. Sin perjuicio de lo dispuesto en el apartado anterior, se aplicará con carácter preferente la normativa internacional o europea que resulte de aplicación directa en España y, en particular:

a) En el caso de los accidentes e incidentes ferroviarios, lo dispuesto en el Reglamento de Ejecución (UE) 2020/572, de la Comisión, de 24 de abril de 2020, relativo a la estructura de presentación de información a la que deberán atenerse los informes de investigación de accidentes e incidentes ferroviarios.

b) En el caso de los accidentes e incidentes marítimos, lo dispuesto en el Reglamento (UE) 1286/2011, de la Comisión, de 9 de diciembre de 2011, por el que se adopta, con arreglo al artículo 5, apartado 4, de la Directiva 2009/18/CE del Parlamento Europeo y del Consejo, una metodología común para la investigación de siniestros e incidentes marítimos.

Asimismo, en las investigaciones de accidentes e incidentes marítimos se cumplirá con lo dispuesto en las partes I y II del Código de normas internacionales y prácticas recomendadas para la investigación de los aspectos de seguridad marítima de siniestros e incidentes marítimos, adoptado por la Organización Marítima Internacional (OMI), mediante la Resolución MSC.255(84), de 16 de mayo de 2008 (en adelante, Código OMI de Investigación de Siniestros), y se tendrán en cuenta las Directrices sobre el trato justo de la gente de mar en caso de accidente marítimo, adoptadas por el Comité Jurídico de la Organización Marítima Internacional (OMI) y el Consejo de Administración de la Organización Internacional del Trabajo (OIT), mediante la Resolución LEG.3(91), de 27 de abril de 2006.

c) En el caso de accidentes e incidentes en el ámbito de la aviación civil, lo dispuesto en el Reglamento (UE) 996/2010, del Parlamento Europeo y del Consejo, de 20 de octubre de 2010, sobre investigación y prevención de accidentes e incidentes en la aviación civil y por el que se deroga la Directiva 94/56/CE.

3. La Autoridad aprobará procedimientos internos de actuación basados en la normativa señalada anteriormente y cualesquiera otra que, de acuerdo con el ordenamiento jurídico vigente, le resulte de aplicación.

En este sentido, en el ámbito de la aviación civil se tendrá en cuenta lo previsto en el anexo 13 del Convenio sobre Aviación Civil Internacional (Chicago 1944) y sus posteriores enmiendas, que establecen normas y métodos internacionales recomendados para la investigación de accidentes e incidentes de aviación, así como el significado de los términos Estado de matrícula, Estado del explotador, Estado de diseño, Estado de fabricación y Estado del suceso utilizados en dicho convenio.

Artículo 3. *Finalidad de la investigación técnica de accidentes e incidentes.*

1. La investigación técnica tiene como finalidad el establecimiento de las causas de un accidente o incidente y la formulación, en su caso, de las recomendaciones de seguridad que resulten pertinentes, con el fin último de mejorar la seguridad y prevenir accidentes.

2. La investigación técnica que se lleve a cabo no perseguirá la determinación de responsabilidad ni la atribución de culpabilidad.

CAPÍTULO II

Ámbito de aplicación

[. . .]

Artículo 5. *Accidentes e incidentes marítimos.*

1. La Autoridad investigará los accidentes marítimos muy graves que:

a) Afecten a buques que enarbolen pabellón español, con independencia de la localización del accidente;

b) Se produzcan en el mar territorial o las aguas interiores españolas, tal como las define la Convención de las Naciones Unidas sobre el Derecho del mar (CNUDM o CONVEMAR), con independencia del pabellón que enarbolen los buques que se vean implicados en el siniestro, o

c) Afecten a intereses de consideración de España, con independencia de la localización del siniestro y del pabellón que enarbolen los buques que se vean implicados.

Los accidentes que no sean muy graves y los incidentes se podrán investigar, por decisión de la Autoridad, cuando se considere que de dicha investigación pueden derivarse enseñanzas para la mejora de la seguridad.

2. Cuando un buque de pasaje de transbordo rodado o una nave de pasaje de gran velocidad se vean implicados en un accidente o incidente marítimo, y éste ocurra en el mar territorial o aguas interiores españolas, o, cuando éste se produzca en otras aguas, siendo España el último Estado visitado por el buque, se investigará de acuerdo con lo previsto en el artículo 28.4 de esta ley.

3. Así mismo, la Autoridad investigará los accidentes graves que afecten a las instalaciones o infraestructuras utilizadas para operaciones relacionadas con la investigación y explotación de hidrocarburos en el medio marino, previstas en el Real Decreto-ley 16/2017, de 17 de noviembre, por el que se establecen disposiciones de seguridad en la investigación y explotación de hidrocarburos en el medio marino.

4. La Autoridad no investigará:

a) Los accidentes e incidentes marítimos que solo afecten a buques de Estado que presten con carácter exclusivo servicios de carácter no comercial.

Tampoco aquellos que afecten a buques de guerra y demás adscritos u operados por las Fuerzas Armadas. En caso de que un buque de guerra se viera involucrado en un accidente con buques civiles, la Autoridad actuará conjuntamente con el organismo de la Armada competente para llevar a cabo dicha investigación.

b) Los accidentes e incidentes ocurridos en aguas interiores no marítimas.

c) Otros accidentes e incidentes marítimos que se determinen reglamentariamente en relación con los buques carentes de propulsión mecánica, buques de madera y construcción primitiva, yates y naves de recreo que no se utilicen para el comercio, a menos que estén o vayan a estar tripulados y lleven o vayan a llevar más de doce pasajeros con fines comerciales y buques de pesca con una eslora inferior a quince metros.

5. Por accidentes marítimos, accidentes marítimos muy graves e incidentes marítimos se entenderán, respectivamente, los siniestros marítimos, siniestros marítimos muy graves y sucesos marítimos definidos en el Código OMI de Investigación de Siniestros.

Por accidente grave, en relación con las instalaciones o infraestructuras utilizadas para operaciones relacionadas con la investigación y explotación de hidrocarburos en el medio marino, se entiende el que se define con esta misma denominación en el artículo 2.1) del Real Decreto 1339/2018, de 29 de octubre, por el que se desarrolla el Real Decreto-ley 16/2017, de 17 de noviembre.

[. . .]

CAPÍTULO III

Procedimiento de investigación técnica

[. . .]

Artículo 8. *Equipo investigador.*

1. Las investigaciones técnicas de seguridad serán realizadas por personal funcionario que ostentará la condición de investigador técnico.

2. Para cada accidente o incidente que se deba investigar se constituirá un equipo dirigido por un investigador o investigadora encargado, e integrado por el personal investigador y el personal administrativo y técnico preciso para el cumplimiento de los fines de la investigación.

3. El investigador o investigadora encargado y el personal investigador actuarán con plena independencia de criterio y no podrán solicitar ni recibir instrucciones de nadie en el ejercicio de sus funciones.

4. El investigador o investigadora encargado y el personal investigador tendrán la condición de autoridad pública. Para obtener toda la información y pruebas pertinentes para la realización de la investigación técnica, previa autorización judicial en aquellos casos en que la misma sea necesaria, gozará, como mínimo, de las siguientes facultades:

a) En las investigaciones de accidentes o incidentes ferroviarios:

1.º Acceder al lugar del accidente o incidente, al material rodante implicado y a las instalaciones relacionadas de infraestructura y de control del tráfico y señalización.

2.º Efectuar un inventario inmediato de las pruebas y decidir sobre la retirada de los restos, de forma controlada y custodiada, de instalaciones de infraestructura o piezas, a los efectos del correspondiente examen.

3.º Acceder a los equipos de registro y grabación a bordo y a su contenido, con posibilidad de utilizarlos, así como al registro de grabación de las comunicaciones en estaciones de transporte de viajeros, terminales de transporte de mercancías y centros de control de tráfico, en su caso, y al registro del funcionamiento del sistema de señalización y control del tráfico.

4.º Acceder a los resultados del examen pericial médico-forense de los cuerpos de las víctimas, cuando pudiera ser relevante para la investigación ferroviaria.

5.º Acceder a los resultados de los exámenes y análisis médicos del personal a bordo del tren y de cualquier otro personal ferroviario implicado en el accidente o incidente, cuando pudiera ser relevante para la investigación ferroviaria.

6.º Interrogar al personal ferroviario implicado y a otros testigos.

7.º Acceder a cualquier información o documentación pertinente en posesión del administrador de la infraestructura, de las empresas ferroviarias, de las empresas responsables del diseño, fabricación o construcción, mantenimiento y formación implicadas, y de la Agencia Estatal de Seguridad Ferroviaria.

8.º Acceder a cualquier información relacionada con el accidente investigado, de acuerdo con la normativa vigente de aplicación en cada caso.

b) En las investigaciones de accidentes o incidentes marítimos:

1.º Gozar de libre acceso a cualquier zona pertinente o al lugar de siniestro, así como a cualquier buque, resto de naufragio o estructura, lo cual incluye carga, equipos u objetos a la deriva.

2.º Garantizar el inventario inmediato de las pruebas y proceder a la búsqueda y retirada controladas de los restos de naufragio, objetos a la deriva u otros componentes y substancias a efectos de examen o de análisis.

3.º Exigir el examen o análisis de los elementos contemplados en el número anterior y gozar de libre acceso a los resultados obtenidos.

4.º Gozar de libre acceso a cualquier información pertinente y a cualquier dato disponible, incluidos los procedentes de los Registradores de Datos de la Travesía (RDT), en relación con un buque, travesía, carga, tripulante o cualquier otra persona, objeto, condición o circunstancia, así como a copiar y utilizar dicha información.

5.º Gozar de libre acceso a los resultados del examen de los cuerpos de las víctimas, así como a los resultados de las pruebas que se realicen con muestras procedentes de dichos cuerpos.

6.º Exigir y obtener libre acceso a los resultados del examen de las personas implicadas en las operaciones de un buque o de cualquier otra persona pertinente, así como a los resultados de las pruebas que se realicen con muestras procedentes de dichas personas.

7.º Interrogar a los testigos en ausencia de cualquier persona cuyos intereses pudiera considerarse que obstaculizan la investigación de seguridad.

8.º Obtener los expedientes de los reconocimientos y todos los datos pertinentes que obren en poder del Estado del pabellón, los propietarios de buques, las sociedades de clasificación o cualquier otra parte interesada, siempre y cuando las partes en cuestión o sus representantes estén establecidas en España.

9.º Solicitar la asistencia de las autoridades pertinentes de los Estados respectivos y, en particular, de los inspectores del Estado del pabellón y del Estado rector del puerto, del personal del servicio de salvamento marítimo, de los operadores del servicio de tráfico marítimo, de los equipos de búsqueda y salvamento, del personal de practicaje o de cualquier otro miembro del personal marítimo o portuario.

c) En las investigaciones de accidentes o incidentes de aviación civil, el personal investigador gozará de las facultades establecidas en el artículo 11 del Reglamento (UE) 996/2010, del Parlamento Europeo y del Consejo, de 20 de octubre de 2010, sobre investigación y prevención de accidentes e incidentes en la aviación civil y por el que se deroga la Directiva 94/56/CE.

5. El personal investigador podrá requerir la colaboración de las Fuerzas y Cuerpos de Seguridad del Estado, así como de las policías autonómicas y locales, de acuerdo con las competencias de cada cuerpo en cada uno de los territorios, para garantizar el ejercicio de sus funciones.

6. La Autoridad velará por que el personal investigador posea conocimientos y experiencia práctica en las materias propias de sus tareas habituales, garantizándose el fácil acceso a los conocimientos técnicos apropiados en caso necesario.

7. El investigador o investigadora encargado, el personal investigador, la representación acreditada por otro Estado miembro, así como, en su caso, su personal asesor, dispondrán de un documento firmado por el investigador o investigadora encargado en el que consten las facultades que tienen atribuidas.

Artículo 9. *Inicio del procedimiento.*

1. Cuando se haya producido un accidente o incidente incluido en el ámbito de aplicación de esta ley se deberá notificar a la Autoridad, a través de la Secretaría General, en los términos previstos en este apartado, todo ello sin perjuicio del deber de comunicación o notificación a las autoridades judiciales o a otras autoridades administrativas en virtud de cualquier otra normativa vigente.

a) Los accidentes o incidentes ferroviarios serán notificados inmediatamente a la Autoridad por el administrador de la infraestructura, las empresas ferroviarias que se vieran implicadas y, en su caso, la autoridad responsable de la seguridad.

b) Los accidentes o incidentes marítimos serán notificados de inmediato a la Autoridad por las autoridades marítimas, la Sociedad de Salvamento y Seguridad Marítima (SASEMAR), la autoridad pesquera, las autoridades portuarias, la autoridad de seguridad de las operaciones marinas en materia de hidrocarburos, los responsables de instalaciones marítimas, así como los navieros, propietarios y capitanes de buques, que tengan conocimiento del mismo.

c) Los accidentes o incidentes graves de aviación civil, serán notificados de acuerdo con lo dispuesto en el Reglamento (UE) 996/2010, del Parlamento Europeo y del Consejo, de 20 de octubre de 2010.

Respecto del resto de incidentes, serán notificados sin demora a la Autoridad por el piloto de la aeronave, el propietario o explotador de la aeronave, las autoridades aeronáuticas, los directores o directoras de los aeropuertos o las entidades prestadoras de servicios de navegación aérea, que tengan conocimiento del mismo.

2. El procedimiento de investigación técnica se iniciará de oficio, mediante acuerdo de la Autoridad, tan pronto ésta tenga conocimiento del accidente o incidente.

En cualquier caso, el inicio del procedimiento no se demorará más de dos meses a contar desde la notificación señalada en el apartado primero, sin perjuicio de que se realicen todas las actuaciones preliminares necesarias para el buen desarrollo de la investigación.

3. Se investigarán todos aquellos accidentes e incidentes cuyos supuestos aparecen recogidos en los artículos 4, 5 y 6 de esta ley, en los términos establecidos en dichos preceptos.

[. . .]

Disposición transitoria única. *Funcionamiento de las Comisiones existentes hasta la constitución y funcionamiento efectivo de la Autoridad.*

Hasta la constitución de la Autoridad de acuerdo con lo previsto en esta ley, la Comisión de Investigación de Accidentes e Incidentes de Aviación Civil, la Comisión permanente de investigación de accidentes e incidentes marítimos y la Comisión de Investigación de Accidentes Ferroviarios continuarán desarrollando sus funciones en aplicación de lo establecido en la presente ley.

Su funcionamiento se continuará rigiendo por el Real Decreto 389/1998, de 13 de marzo, el Real Decreto 800/2011, de 10 de junio, y el Real Decreto 623/2014, de 18 de julio, respectivamente, en todo lo que no se oponga, contradiga o resulte incompatible con la presente ley.

[. . .]

§ 36

Real Decreto 800/2011, de 10 de junio, por el que se regula la investigación de los accidentes e incidentes marítimos y la Comisión permanente de investigación de accidentes e incidentes marítimos. [Inclusión parcial]

Ministerio de Fomento
«BOE» núm. 139, de 11 de junio de 2011
Última modificación: 27 de febrero de 2026
Referencia: BOE-A-2011-10133

CAPÍTULO I

Disposiciones generales

[. . .]

Artículo 2. *Ámbito de aplicación.*

1. El presente real decreto se aplicará a la investigación técnica de los accidentes e incidentes marítimos que:

a) Afecten a buques civiles que enarbolen el pabellón español;
b) Afecten a buques civiles extranjeros y se produzcan en el mar territorial o las aguas interiores de España, tal como las define la Convención de Naciones Unidas sobre el Derecho del Mar, o
c) Ocurran fuera del mar territorial español y España tenga intereses de consideración.
d) Afecten a estructuras estacionarias fijas o móviles, o una combinación de estructuras permanentemente interconectadas por puentes u otras estructuras, utilizadas para operaciones relacionadas con la investigación y explotación de hidrocarburos en el medio marino o en conexión con estas operaciones localizadas en las aguas interiores, el mar territorial, la zona económica exclusiva y la plataforma continental sobre los que España ejerce soberanía, derechos soberanos o jurisdicción conforme a los tratados internacionales y la legislación vigente.

2. El presente real decreto no se aplicará a los accidentes e incidentes marítimos que solo afecten a:

a) Buques de guerra o destinados al transporte de tropas, u otros buques pertenecientes a un Estado miembro o explotados por él y utilizados exclusivamente con fines gubernamentales no comerciales;
b) Buques carentes de propulsión mecánica, buques de madera y construcción primitiva, así como yates y naves de recreo que no se utilicen para el comercio, a menos que estén o vayan a estar tripulados y lleven o vayan a llevar más de 12 pasajeros con fines comerciales;

c) Buques de navegación interior utilizados en vías navegables interiores.

[. . .]

CAPÍTULO III

Procedimiento

Artículo 13. *Obligación de notificación y de comunicación de los accidentes e incidentes marítimos.*

1. Tendrán la obligación de notificar a la Sociedad de Salvamento y Seguridad Marítima (SASEMAR) los accidentes e incidentes marítimos a que se refiere el artículo 2, las autoridades portuarias, responsables de instalaciones marítimas, así como los navieros y capitanes de buques, cualquiera que fuera el pabellón que enarbolen, de los que tuvieren conocimiento producidos en o por buques civiles en aguas en las que España ejerce soberanía, derechos soberanos o jurisdicción.

Sin perjuicio de lo anterior, los navieros y capitanes de buques que enarbolen pabellón español deberán de notificar, con independencia de la localización, el accidente o incidente marítimo sufrido por sus buques.

La obligación de notificación establecida en los párrafos anteriores no sustituye al deber de informar a las autoridades marítimas el acaecimiento de accidentes e incidentes marítimos que pudiera recaer, en virtud de cualquier otra normativa vigente, en los navieros, propietarios y capitanes de buques.

2. Las notificaciones serán remitidas por cualquier medio en el que quede constancia y siempre dentro de las veinticuatro horas siguientes al momento del accidente o incidente, al telefax 91 526 14 40 o a cualquiera de las siguientes direcciones de correo electrónico: cncs@sasemar.es; cncs1@sasemar.es, y abarcará el máximo posible de pormenores disponibles en esos momentos, entre otros:

a) Nombre del buque y Estado de abanderamiento.
b) Número OMI.
c) Naturaleza del accidente o incidente marítimo.
d) Lugar en que ocurrió.
e) Fecha y hora en que ocurrió el accidente o incidente marítimo.
f) Número de personas muertas o gravemente heridas.
g) Consecuencia del accidente o incidente marítimo para las personas, bienes y medio ambiente.
h) Identificación de cualquier otro buque involucrado.

3. SASEMAR y en su caso la Dirección General de la Marina Mercante, de inmediato y por vía telemática, comunicará a la Comisión Permanente, todos los accidentes e incidentes marítimos sujetos al ámbito de aplicación de este real decreto de los que tuviese conocimiento, bien directamente o a través de otras Administraciones públicas o como resultado del deber de informar a las autoridades marítimas que recae, en virtud de la normativa vigente, en los navieros, propietarios y capitanes de buques.

[. . .]

§ 37

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. [Inclusión parcial]

Ministerio de Fomento
«BOE» núm. 253, de 20 de octubre de 2011
Última modificación: 29 de enero de 2025
Referencia: BOE-A-2011-16467

[. . .]

TEXTO REFUNDIDO DE LA LEY DE PUERTOS DEL ESTADO Y DE LA MARINA MERCANTE

[. . .]

LIBRO SEGUNDO

Marina Mercante

TÍTULO I

Explotación Naviera y Régimen de las Navegaciones

CAPÍTULO I

Buques y Empresas Navieras

Artículo 251. *Registro de Buques y Empresas Navieras.*

1. El Registro de Buques y Empresas Navieras es un registro público de carácter administrativo que tiene por objeto la inscripción de:

a) Los buques abanderados en España.
b) Las empresas navieras españolas.

2. En la inscripción de los buques se hará constar, a efectos de su identificación, todas sus circunstancias esenciales y sus modificaciones, así como los actos y contratos por los que se adquiera o transmita su propiedad, los de constitución de hipotecas o imposición de derechos reales y cualquier otro extremo que se determine legal o reglamentariamente.

3. En la inscripción de las empresas navieras se hará constar el acto constitutivo y sus modificaciones, el nombramiento y cese de sus administradores, los buques de su propiedad o que exploten, y cualquier otra circunstancia que se determine legal o reglamentariamente.

4. La inscripción en el Registro de Buques y Empresas Navieras no exime del cumplimiento de los deberes de inscripción en otros Registros públicos que puedan existir.

5. La inscripción de buques en el Registro de Buques y Empresas Navieras, supondrá la baja simultánea, en su caso, en el Registro Especial de Buques y Empresas Navieras.

6. Lo dispuesto en este artículo se entenderá sin perjuicio de lo preceptuado en la disposición adicional decimosexta, reguladora del Registro Especial de Buques y Empresas Navieras.

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.

3. Los buques civiles españoles podrán ser abanderados provisionalmente en el extranjero y los extranjeros en España, en aquellos casos en los que se determine reglamentariamente.

4. Los buques de pabellón español que estén sujetos a inspección por el Estado rector del Puerto, podrán causar baja en el Registro de Buques y Empresas Navieras o, en su caso, en el Registro Especial de Buques y Empresas Navieras, previa instrucción de expediente al efecto, en los supuestos de buques que cuenten con tres detenciones en firme en los últimos treinta y seis meses o que tengan 18 o más años y que cuenten con dos detenciones en firme, asimismo, en los últimos treinta y seis meses.

Los mismos requisitos se aplicarán para denegar el abanderamiento en España de buques procedentes de otros Registros.

5. Las condiciones de todo tipo que deban ser cumplimentadas con carácter previo a la concesión del abanderamiento, así como el establecimiento de otros supuestos de alta y baja en tales Registros, se establecerán reglamentariamente.

[. . .]

Disposición adicional decimosexta. *Registro Especial de Buques y Empresas Navieras.*

1. Objeto, régimen jurídico y normas de funcionamiento.

a) Se crea un Registro Especial de Buques y Empresas Navieras, en el que se podrán inscribir los buques y las empresas navieras siempre que reúnan los requisitos previstos en esta disposición adicional.

b) El Registro Especial de Buques y Empresas Navieras estará situado en el territorio de la Comunidad Autónoma de Canarias.

c) El Registro Especial de Buques y Empresas Navieras es un Registro público de carácter administrativo, que se regirá por lo establecido en esta disposición adicional y en sus normas de desarrollo.

2. Gestión y administración del Registro.

a) La gestión y administración del Registro Especial de Buques y Empresas Navieras se realizará a través de dos oficinas de gestión, adscritas al Ministerio de Fomento, una, con sede en Las Palmas de Gran Canaria, y otra, con sede en Santa Cruz de Tenerife, incardinadas en las Capitanías Marítimas de las provincias citadas.

b) En todo caso, el Ministerio de Fomento tendrá las competencias para conceder la inscripción y la baja en el Registro Especial, para determinar las características de la dotación de los buques, las inspecciones de los mismos y aquellos otros trámites administrativos que habilitan la normal operatividad de los buques.

3. Matrícula, abanderamiento y patente de navegación de los buques.

a) La inscripción de buques en el Registro Especial, supondrá la baja simultánea, en su caso, en el Registro de Buques y Empresas Navieras.

b) La patente de navegación de los buques inscritos en el Registro Especial será otorgada por el Ministro de Fomento y expedida por el Director General de la Marina Mercante.

c) Dicha patente habilitará a los buques para navegar bajo pabellón español y legitimará a los capitanes para el ejercicio de sus funciones a bordo de dichos buques.

d) A las empresas navieras titulares de buques de pabellón extranjero no se les exigirá la presentación del certificado de baja en el Registro de bandera de procedencia para el abanderamiento provisional en España.

4. Requisitos de inscripción de las empresas navieras y de los buques.

a) Podrán solicitar su inscripción en el Registro Especial las empresas navieras que tengan en Canarias su centro efectivo de control, o que, teniéndolo en el resto de España o en el extranjero, cuenten con un establecimiento o representación permanente en Canarias, a través del cual vayan a ejercer los derechos y a cumplir las obligaciones atribuidas a las mismas por la legislación vigente.

Para la inscripción de las empresas navieras será necesaria únicamente la aportación del certificado de su inscripción en el Registro mercantil donde se refleje que el objeto social incluye la explotación económica de buques mercantes bajo cualquier modalidad que asegure la disponibilidad sobre la totalidad del buque.

También podrán solicitar su inscripción en el Registro Especial los organismos públicos o la Administración pública que, cumpliendo los requisitos anteriormente establecidos, ostenten la titularidad o la posesión por cualquier título que garantice la disponibilidad sobre la totalidad de los buques civiles a que se refiere la letra b) de este apartado, aportando una certificación del órgano competente que acredite la titularidad o posesión del buque.

b) Las empresas a que se refiere el número anterior podrán solicitar la inscripción en el Registro Especial de aquellos buques que cumplan los siguientes requisitos:

1.º Tipo de buques: Todo buque civil apto para la navegación con un propósito mercantil, excluidos los dedicados a la pesca, ya estén los buques construidos o en construcción. Se considerarán también inscribibles los buques civiles de titularidad o posesión pública que desempeñen funciones que pudieran tener propósito mercantil si pertenecieran al sector privado.

2.º Tamaño mínimo: 100 GT.

3.º Título de posesión: Las empresas navieras habrán de ser propietarias o arrendatarias financieras de los buques cuya inscripción solicitan; o bien tener la posesión de aquéllos bajo contrato de arrendamiento a casco desnudo u otro título que lleve aparejado el control de la gestión náutica y comercial del buque.

4.º Condiciones de los buques: Los buques procedentes de otros Registros que se pretendan inscribir en el Registro Especial deberán justificar el cumplimiento de las normas de seguridad establecidas por la legislación española y por los convenios internacionales suscritos por España, por lo que podrán ser objeto de una inspección con carácter previo a su inscripción en el Registro Especial, en las condiciones que determine el Ministerio de Fomento.

c) Con carácter previo a la matriculación de un buque en el Registro Especial, el titular del mismo deberá aportar el justificante que acredite el pago de los tributos de aduanas, en el caso de buques importados sujetos a esta formalidad.

5. Otras reglas de inscripción.

Se podrán inscribir en el Registro Especial los buques de las empresas navieras que cumplan los requisitos del apartado anterior y la normativa comunitaria en materia de ayudas de Estado al transporte marítimo.

6. Dotaciones de los buques.

La dotación de los buques inscritos en el Registro Especial deberá reunir las siguientes características:

a) Nacionalidad: El capitán y el primer oficial de los buques deberán tener, en todo caso, la nacionalidad de un Estado miembro de la Unión Europea o del Espacio Económico Europeo, salvo en los supuestos en que se establezca, por la Administración marítima, que estos empleos han de ser desempeñados por ciudadanos de nacionalidad española por implicar el ejercicio efectivo de forma habitual de prerrogativas de poder público que no representen una parte muy reducida de sus actividades.

El resto de la dotación deberá ser de nacionalidad española o de algún otro Estado miembro de la Unión Europea o del Espacio Económico Europeo al menos, en su 50 por ciento.

No obstante lo anterior, cuando no haya disponibilidad de tripulantes de nacionalidad española o de algún otro Estado miembro de la Unión Europea o del Espacio Económico Europeo, cuando medien razones de viabilidad económica del servicio de transporte, o por cualquier otra causa que pudiera tener una incidencia fundamental en la existencia del servicio, el Ministerio de Fomento podrá autorizar a las Empresas solicitantes el empleo de tripulantes no nacionales de los Estados miembros de la Unión Europea o del Espacio Económico Europeo en proporción superior a la expresada anteriormente, siempre que quede garantizada la seguridad del buque y la navegación, teniendo en cuenta las formalidades establecidas en la normativa española vigente en materia de extranjería e inmigración.

b) Composición mínima: A instancia de la empresa naviera, que en todo caso deberá acompañar la solicitud de inscripción del buque en el Registro, el Ministerio de Fomento fijará, antes de que se formalice la matrícula del buque en el mencionado Registro, la tripulación mínima del mismo, en función del tipo del buque, de su grado de automatización y del tráfico a que esté destinado, ajustándose al mínimo compatible con la seguridad del buque y de la navegación y a los compromisos internacionales asumidos por España.

A estos efectos se determinarán las homologaciones profesionales precisas para cubrir los puestos que requieran una especial cualificación técnica y se tendrá en cuenta la posible polivalencia funcional de las tripulaciones derivadas de una adecuada cualificación de las mismas.

7. Normativa laboral y de Seguridad Social aplicable a los trabajadores no nacionales.

Las condiciones laborales y de Seguridad Social de los trabajadores no nacionales españoles, empleados a bordo de los buques matriculados en el Registro Especial, se regularán por la legislación a la que libremente se sometan las partes, siempre que la misma respete la normativa emanada de la Organización Internacional del Trabajo o, en defecto de sometimiento expreso, por lo dispuesto en la normativa laboral y de Seguridad Social española, todo ello sin perjuicio de la aplicación de la normativa comunitaria y de los convenios internacionales suscritos por España.

8. Normativa aplicable en materia de jornada laboral y descansos.

En materia de jornada laboral y descansos, los buques inscritos en el Registro Especial se regirán por lo dispuesto en la Ley del Estatuto de los Trabajadores, texto refundido aprobado por Real Decreto Legislativo 1/1995, de 24 de marzo, y en la normativa sectorial específica, constituida por el Real Decreto 1561/1995, de 21 de septiembre, sobre jornadas especiales de trabajo, o la norma que lo sustituya, con excepción de lo dispuesto en el apartado 2 del artículo 35 del Estatuto de los Trabajadores, que no será de aplicación.

[. . .]

§ 38

Real Decreto 1027/1989, de 28 de julio, sobre abanderamiento, matriculación de buques y registro marítimo. [Inclusión parcial]

Ministerio de Relaciones con las Cortes y de la Secretaría del Gobierno
«BOE» núm. 194, de 15 de agosto de 1989
Última modificación: 22 de marzo de 2023
Referencia: BOE-A-1989-19704

CAPÍTULO I

De los registros

Sección 1.ª De los Registros de Matrícula de los Buques y de las Empresas marítimas

[. . .]

Artículo 2.

Para estar amparados por la legislación española, acogidos a los derechos que ésta concede y arbolar la bandera española, los buques, embarcaciones y artefactos navales deberán estar matriculados en uno de los Registros de Matrícula de Buques de las Jefaturas Provinciales de Marina Mercante.

Cada buque, embarcación o artefacto naval sólo podrá estar matriculado en uno de los Registros enunciados en el párrafo anterior.

Artículo 3.

Los Registros de Matrícula de Buques, serán públicos y de carácter administrativo. Cada Distrito Marítimo dispondrá de su propio Registro de Matricula. El del Distrito de la Capital de la Provincia Marítima estará a cargo del Jefe provincial de Marina Mercante y los de los demás Distritos de la misma dependerán de la Autoridad marítima local corespondiente.

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:

a) En la Lista Primera, se registrarán las plataformas de extracción de productos del subsuelo marino, los remolcadores de altura, los buques de apoyo y los dedicados al suministro a dichas plataformas que no estén registrados en otra lista.

b) En la Lista Segunda, se registrarán los buques de construcción nacional o importados con arreglo a la legislación vigente que se dediquen al transpone marítimo de pasajeros, de mercancías o de ambos.

c) En la Lista Tercera, se registrarán los buques de construcción nacional o importados con arreglo a la legislación vigente destinados a la captura y extracción con fines comerciales de pescado y de otros recursos marinos vivos.

d) En la Lista Cuarta, se registrarán las embarcaciones auxiliares de pesca, las auxiliares de explotaciones de acuicultura y los artefactos dedicados al cultivo o estabulación de especies marinas.

e) En la Lista Quinta, se registrarán los remolcadores, embarcaciones y artefactos navales dedicados a los servicios de puertos comerciales, radas y bahías.

f) En la lista sexta se registrarán los buques de recreo cuya eslora de casco (L_h) 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.

g) En la lista séptima se registrarán los buques de recreo cuya eslora de casco (L_h) 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 cuyo uso exclusivo sea la práctica del deporte sin propósito lucrativo o la pesca no profesional.

h) En la Lista Octava, se registrarán los buques y embarcaciones pertenecientes a organismos de carácter público tanto de ámbito nacional como autonómico o local.

i) En la Lista Novena o de «Registro Provisional», se anotarán con este carácter los buques, embarcaciones o artefactos navales en construcción desde el momento que ésta se autoriza, exceptuándose las embarcaciones deportivas construidas en serie, con la debida autorización.

2. Cuando los buques, embarcaciones o artefactos de las mencionadas Listas se importen con abanderamiento provisional se registrarán en la respectiva Lista especial complementaria a cada una de ellas.

[. . .]

§ 39

Ley 14/2014, de 24 de julio, de Navegación Marítima. [Inclusión parcial]

Jefatura del Estado
«BOE» núm. 180, de 25 de julio de 2014
Última modificación: 8 de julio de 2020
Referencia: BOE-A-2014-7877

[. . .]

TÍTULO II

De los vehículos de la navegación

[. . .]

CAPÍTULO II

Del registro y documentación de los buques

[. . .]

Sección 2.ª De la documentación de los buques nacionales

Artículo 78. *Documentación de los buques nacionales.*

1. Además de los certificados y documentos relativos a la seguridad de la navegación, a la lucha contra la contaminación marina, a la sanidad exterior, al régimen aduanero y otros que procedan de acuerdo con la legislación nacional y con los convenios internacionales en que España sea parte, todo buque nacional deberá llevar a bordo el Certificado de Matrícula, la Patente de Navegación, el Rol de Despacho y Dotación, el Diario de Navegación, el Cuaderno de Máquinas y, en su caso, el Cuaderno de Bitácora y los Certificados de Seguros, sin perjuicio de las salvedades y especialidades existentes o que puedan establecerse reglamentariamente respecto de los buques de Estado y otras categorías determinadas de embarcaciones.

2. Los documentos a que se refiere el apartado anterior se ajustarán a los modelos que sean aprobados por la Administración Marítima.

3. Reglamentariamente se establecerá un régimen simplificado de documentación para los buques de recreo o deportivos y para las embarcaciones.

Artículo 79. *Certificado de Matrícula.*

El Certificado de Matrícula reflejará de forma literal el contenido del asiento obrante en la correspondiente hoja y deberá ser renovado cada vez que en éste se produzca alguna modificación. El Certificado acredita que el buque está legalmente matriculado en España y

deberá exhibirse a petición de las autoridades competentes de la Administración Marítima nacional, de la del Estado ribereño o de la del Estado del puerto.

Artículo 80. *Patente de Navegación.*

La Patente de Navegación acredita la nacionalidad española del buque y que ha sido autorizado para navegar por los mares enarbolando el pabellón nacional. También legitimará la identidad al capitán o a la persona a la que ha sido conferido el mando del buque.

Artículo 81. *Rol de Despacho y Dotación.*

1. El Rol de Despacho y Dotación acredita el viaje que está realizando el buque, así como el hecho de que lo ha emprendido previo cumplimiento de todos los requisitos legales y reglamentarios para su despacho.

2. En el Rol se expresarán también la identidad, nacionalidad, puesto a bordo, titulación, certificados de capacitación y fechas de enrolamiento y desenrolamiento de todos los miembros de la dotación, además de las especialidades previstas reglamentariamente en atención a la clase de navegación.

Artículo 82. *Diario de Navegación.*

Además de las circunstancias establecidas en otras leyes y reglamentos, en el Diario de Navegación se anotarán, por singladuras, todos los acontecimientos relevantes ocurridos. En particular, se tomará nota de los actos del capitán cuando actúe en el ejercicio de funciones públicas.

Artículo 83. *Cuaderno de Bitácora.*

En los buques en que vayan enrolados dos o más oficiales de puente, deberá llevarse también un libro, denominado Cuaderno de Bitácora, en el que los pilotos de guardia registrarán cuantas vicisitudes náuticas y meteorológicas se produzcan durante la navegación.

Artículo 84. *Cuaderno de Máquinas.*

En el Cuaderno de Máquinas se anotarán el régimen de marcha, el de mantenimiento, las averías, reparaciones y, en general, cuantas vicisitudes se refieran al funcionamiento de las máquinas y demás elementos e instalaciones de la competencia del departamento de máquinas.

Artículo 85. *Forma de llevar los libros.*

1. Los Diarios de Navegación y los Cuadernos de Máquinas y de Bitácora deberán llevarse foliados, rubricados y sellados, hoja por hoja, por la autoridad de la Administración Marítima y no deberán contener interlineaciones, raspaduras ni enmiendas. Los asientos deben ser sucesivos y fechados, firmados por el capitán los del Diario de Navegación, por los pilotos los del Cuaderno de Bitácora y por el jefe del servicio de máquinas los del Cuaderno de Máquinas.

2. Reglamentariamente podrá establecerse un régimen de llevanza de los libros mediante soporte informático u otras técnicas de carácter similar.

Artículo 86. *Conservación de los libros.*

1. Los libros a que se refiere el artículo anterior deberán conservarse durante un año a partir del último asiento practicado, no obstante cualquier cambio de nombre, matrícula, propiedad o pabellón del buque.

2. En los supuestos de cambios de propiedad o de pabellón, los libros serán depositados en las oficinas de la Administración Marítima del último puerto de matrícula.

Artículo 87. *Publicidad de los libros.*

El capitán deberá expedir copia certificada de los asientos pertinentes del Diario de Navegación a toda persona que alegue un interés legítimo. En caso de negativa, el interesado podrá dirigirse a la Capitanía Marítima en cuyo ámbito se encuentre el buque, o aquélla de su matrícula, a fin de que se obligue al capitán o armador a expedir y entregar por su conducto la copia interesada. La Capitanía tramitará esta solicitud salvo que el solicitante carezca patentemente de interés legítimo.

[. . .]

§ 40

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. [Inclusión parcial]

Ministerio de Fomento
«BOE» núm. 253, de 20 de octubre de 2011
Última modificación: 29 de enero de 2025
Referencia: BOE-A-2011-16467

[. . .]

TEXTO REFUNDIDO DE LA LEY DE PUERTOS DEL ESTADO Y DE LA MARINA MERCANTE

[. . .]

LIBRO SEGUNDO

Marina Mercante

TÍTULO I

Explotación Naviera y Régimen de las Navegaciones

CAPÍTULO I

Buques y Empresas Navieras

[. . .]

Artículo 253. *Dotaciones de los buques.*

1. El número de miembros de la dotación de los buques y sus condiciones de capacitación profesional deben ser las adecuadas para garantizar en todo momento la seguridad de la navegación y del buque, teniendo en cuenta sus características técnicas y de explotación, en los términos que reglamentariamente se establezcan.

2. El capitán y el primer oficial de cubierta de los buques nacionales deberán tener la nacionalidad de un Estado miembro del Espacio Económico Europeo, salvo en los supuestos en que se establezca por la Administración marítima que estos empleos han de ser desempeñados por ciudadanos de nacionalidad española por implicar el ejercicio efectivo de forma habitual de prerrogativas de poder público que no representen una parte muy reducida de sus actividades. El resto de la dotación, en el caso de buques mercantes, deberá ser de

nacionalidad española o de algún otro Estado miembro del Espacio Económico Europeo, al menos en su 50 por ciento.

[. . .]

Disposición adicional decimosexta. *Registro Especial de Buques y Empresas Navieras.*

1. Objeto, régimen jurídico y normas de funcionamiento.

a) Se crea un Registro Especial de Buques y Empresas Navieras, en el que se podrán inscribir los buques y las empresas navieras siempre que reúnan los requisitos previstos en esta disposición adicional.

b) El Registro Especial de Buques y Empresas Navieras estará situado en el territorio de la Comunidad Autónoma de Canarias.

c) El Registro Especial de Buques y Empresas Navieras es un Registro público de carácter administrativo, que se regirá por lo establecido en esta disposición adicional y en sus normas de desarrollo.

2. Gestión y administración del Registro.

a) La gestión y administración del Registro Especial de Buques y Empresas Navieras se realizará a través de dos oficinas de gestión, adscritas al Ministerio de Fomento, una, con sede en Las Palmas de Gran Canaria, y otra, con sede en Santa Cruz de Tenerife, incardinadas en las Capitanías Marítimas de las provincias citadas.

b) En todo caso, el Ministerio de Fomento tendrá las competencias para conceder la inscripción y la baja en el Registro Especial, para determinar las características de la dotación de los buques, las inspecciones de los mismos y aquellos otros trámites administrativos que habilitan la normal operatividad de los buques.

3. Matrícula, abanderamiento y patente de navegación de los buques.

a) La inscripción de buques en el Registro Especial, supondrá la baja simultánea, en su caso, en el Registro de Buques y Empresas Navieras.

b) La patente de navegación de los buques inscritos en el Registro Especial será otorgada por el Ministro de Fomento y expedida por el Director General de la Marina Mercante.

c) Dicha patente habilitará a los buques para navegar bajo pabellón español y legitimará a los capitanes para el ejercicio de sus funciones a bordo de dichos buques.

d) A las empresas navieras titulares de buques de pabellón extranjero no se les exigirá la presentación del certificado de baja en el Registro de bandera de procedencia para el abanderamiento provisional en España.

4. Requisitos de inscripción de las empresas navieras y de los buques.

a) Podrán solicitar su inscripción en el Registro Especial las empresas navieras que tengan en Canarias su centro efectivo de control, o que, teniéndolo en el resto de España o en el extranjero, cuenten con un establecimiento o representación permanente en Canarias, a través del cual vayan a ejercer los derechos y a cumplir las obligaciones atribuidas a las mismas por la legislación vigente.

Para la inscripción de las empresas navieras será necesaria únicamente la aportación del certificado de su inscripción en el Registro mercantil donde se refleje que el objeto social incluye la explotación económica de buques mercantes bajo cualquier modalidad que asegure la disponibilidad sobre la totalidad del buque.

También podrán solicitar su inscripción en el Registro Especial los organismos públicos o la Administración pública que, cumpliendo los requisitos anteriormente establecidos, ostenten la titularidad o la posesión por cualquier título que garantice la disponibilidad sobre la totalidad de los buques civiles a que se refiere la letra b) de este apartado, aportando una certificación del órgano competente que acredite la titularidad o posesión del buque.

b) Las empresas a que se refiere el número anterior podrán solicitar la inscripción en el Registro Especial de aquellos buques que cumplan los siguientes requisitos:

1.º Tipo de buques: Todo buque civil apto para la navegación con un propósito mercantil, excluidos los dedicados a la pesca, ya estén los buques construidos o en construcción. Se considerarán también inscribibles los buques civiles de titularidad o posesión pública que desempeñen funciones que pudieran tener propósito mercantil si pertenecieran al sector privado.

2.º Tamaño mínimo: 100 GT.

3.º Título de posesión: Las empresas navieras habrán de ser propietarias o arrendatarias financieras de los buques cuya inscripción solicitan; o bien tener la posesión de aquéllos bajo contrato de arrendamiento a casco desnudo u otro título que lleve aparejado el control de la gestión náutica y comercial del buque.

4.º Condiciones de los buques: Los buques procedentes de otros Registros que se pretendan inscribir en el Registro Especial deberán justificar el cumplimiento de las normas de seguridad establecidas por la legislación española y por los convenios internacionales suscritos por España, por lo que podrán ser objeto de una inspección con carácter previo a su inscripción en el Registro Especial, en las condiciones que determine el Ministerio de Fomento.

c) Con carácter previo a la matriculación de un buque en el Registro Especial, el titular del mismo deberá aportar el justificante que acredite el pago de los tributos de aduanas, en el caso de buques importados sujetos a esta formalidad.

5. Otras reglas de inscripción.

Se podrán inscribir en el Registro Especial los buques de las empresas navieras que cumplan los requisitos del apartado anterior y la normativa comunitaria en materia de ayudas de Estado al transporte marítimo.

6. Dotaciones de los buques.

La dotación de los buques inscritos en el Registro Especial deberá reunir las siguientes características:

a) Nacionalidad: El capitán y el primer oficial de los buques deberán tener, en todo caso, la nacionalidad de un Estado miembro de la Unión Europea o del Espacio Económico Europeo, salvo en los supuestos en que se establezca, por la Administración marítima, que estos empleos han de ser desempeñados por ciudadanos de nacionalidad española por implicar el ejercicio efectivo de forma habitual de prerrogativas de poder público que no representen una parte muy reducida de sus actividades.

El resto de la dotación deberá ser de nacionalidad española o de algún otro Estado miembro de la Unión Europea o del Espacio Económico Europeo al menos, en su 50 por ciento.

No obstante lo anterior, cuando no haya disponibilidad de tripulantes de nacionalidad española o de algún otro Estado miembro de la Unión Europea o del Espacio Económico Europeo, cuando medien razones de viabilidad económica del servicio de transporte, o por cualquier otra causa que pudiera tener una incidencia fundamental en la existencia del servicio, el Ministerio de Fomento podrá autorizar a las Empresas solicitantes el empleo de tripulantes no nacionales de los Estados miembros de la Unión Europea o del Espacio Económico Europeo en proporción superior a la expresada anteriormente, siempre que quede garantizada la seguridad del buque y la navegación, teniendo en cuenta las formalidades establecidas en la normativa española vigente en materia de extranjería e inmigración.

b) Composición mínima: A instancia de la empresa naviera, que en todo caso deberá acompañar la solicitud de inscripción del buque en el Registro, el Ministerio de Fomento fijará, antes de que se formalice la matrícula del buque en el mencionado Registro, la tripulación mínima del mismo, en función del tipo del buque, de su grado de automatización y del tráfico a que esté destinado, ajustándose al mínimo compatible con la seguridad del buque y de la navegación y a los compromisos internacionales asumidos por España.

A estos efectos se determinarán las homologaciones profesionales precisas para cubrir los puestos que requieran una especial cualificación técnica y se tendrá en cuenta la posible polivalencia funcional de las tripulaciones derivadas de una adecuada cualificación de las mismas.

7. Normativa laboral y de Seguridad Social aplicable a los trabajadores no nacionales.

Las condiciones laborales y de Seguridad Social de los trabajadores no nacionales españoles, empleados a bordo de los buques matriculados en el Registro Especial, se regularán por la legislación a la que libremente se sometan las partes, siempre que la misma respete la normativa emanada de la Organización Internacional del Trabajo o, en defecto de sometimiento expreso, por lo dispuesto en la normativa laboral y de Seguridad Social española, todo ello sin perjuicio de la aplicación de la normativa comunitaria y de los convenios internacionales suscritos por España.

8. Normativa aplicable en materia de jornada laboral y descansos.

En materia de jornada laboral y descansos, los buques inscritos en el Registro Especial se regirán por lo dispuesto en la Ley del Estatuto de los Trabajadores, texto refundido aprobado por Real Decreto Legislativo 1/1995, de 24 de marzo, y en la normativa sectorial específica, constituida por el Real Decreto 1561/1995, de 21 de septiembre, sobre jornadas especiales de trabajo, o la norma que lo sustituya, con excepción de lo dispuesto en el apartado 2 del artículo 35 del Estatuto de los Trabajadores, que no será de aplicación.

[. . .]

§ 41

Ley 14/2014, de 24 de julio, de Navegación Marítima. [Inclusión parcial]

Jefatura del Estado
«BOE» núm. 180, de 25 de julio de 2014
Última modificación: 8 de julio de 2020
Referencia: BOE-A-2014-7877

[. . .]

TÍTULO III

De los sujetos de la navegación

[. . .]

CAPÍTULO III

De la dotación

Artículo 156. *Concepto de dotación.*

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.

Artículo 157. *Ámbito de aplicación.*

1. Las disposiciones de este capítulo se aplicarán a los miembros de las dotaciones que presten sus servicios en buques nacionales destinados a la navegación marítima con una finalidad empresarial.

2. Las disposiciones de este capítulo serán de aplicación, en la forma que se determine reglamentariamente, en buques destinados a otras actividades, así como en embarcaciones o artefactos navales, en la medida que sean conformes con la naturaleza de la actividad, sin perjuicio de las salvedades y especialidades existentes respecto de los afectos al servicio de la seguridad pública o de la vigilancia y represión de actividades ilícitas.

Artículo 158. *Inscripción y documentación.*

1. Ningún español puede formar parte de la dotación de los buques y embarcaciones mercantes españoles si no ha obtenido el Documento de Identidad del Marino (DIM) o la Libreta Marítima, salvo casos de urgencia debidamente justificados.

En lo que concierne a los extranjeros, para su embarque estarán en posesión del documento nacional de identidad del marino que le debe extender el país de su nacionalidad o embarcarán con un permiso especial que le otorgue el capitán del buque.

2. Reglamentariamente se regularán las condiciones para la inscripción y emisión de la Libreta Marítima, así como la forma y contenido de dichos actos y documentos.

Artículo 159. *Embarque y desembarque.*

1. El embarque o desembarque del personal de los buques nacionales deberá ser efectuado con intervención de la Administración Marítima, efectuándose por el capitán del buque en los puertos extranjeros, quienes procederán a practicar las diligencias de enrolamiento y desenrolamiento en el Rol de Despacho y Dotación y en las Libretas Marítimas.

2. Lo previsto en el apartado anterior se entiende sin perjuicio de los supuestos de autodespacho, que se prevean reglamentariamente, de conformidad con lo establecido en el artículo 18.

Artículo 160. *Clasificación del personal de a bordo.*

Sin perjuicio de lo que dispongan las ordenanzas laborales o los laudos que las sustituyan, las categorías básicas del personal marítimo son las siguientes: a) Capitán; b) Oficiales; c) Subalternos. Las personas que integren dichas categorías deberán estar en posesión de las titulaciones profesionales o certificados de especialidad correspondientes para poder ejercer como miembros de la dotación de buques mercantes, según lo que reglamentariamente se determine.

Artículo 161. *Dotaciones mínimas de seguridad.*

1. El número de miembros de la dotación de los buques y sus condiciones de aptitud y capacitación profesional deberán ser las adecuadas para garantizar en todo momento la seguridad del buque y de la navegación, así como la protección del medio marino.

2. La Administración Marítima establecerá para cada buque nacional la dotación mínima de seguridad atendiendo a sus circunstancias técnicas, de navegación y de tráfico, así como al régimen y organización del trabajo a bordo.

3. La Administración Marítima expedirá un «Certificado de Dotación Mínima de Seguridad», que deberá llevarse a bordo y exhibirse ante las autoridades del Estado del puerto que visiten el buque y que así lo soliciten.

Artículo 162. *Nacionalidad de las dotaciones.*

El capitán y el primer oficial de cubierta de los buques nacionales deberán tener la nacionalidad de un Estado miembro del Espacio Económico Europeo, salvo en los supuestos en que se establezca por la Administración Marítima que estos empleos han de ser desempeñados por ciudadanos de nacionalidad española por implicar el ejercicio efectivo de forma habitual de prerrogativas de poder público que no representen una parte muy reducida de sus actividades. A estos efectos, los nacionales de terceros Estados que sean familiares de un ciudadano de la Unión Europea o de un nacional de un Estado miembro del Espacio Económico Europeo se asimilarán a éstos, siempre que cumplan con los requisitos que se establezcan reglamentariamente.

El resto de la dotación en el caso de buques mercantes deberá ser de nacionalidad española o de algún otro Estado miembro del Espacio Económico Europeo, al menos en un 50%.

[. . .]

§ 42

Ley 14/2014, de 24 de julio, de Navegación Marítima. [Inclusión parcial]

Jefatura del Estado
«BOE» núm. 180, de 25 de julio de 2014
Última modificación: 8 de julio de 2020
Referencia: BOE-A-2014-7877

[. . .]

TÍTULO III

De los sujetos de la navegación

[. . .]

CAPÍTULO III

De la dotación

[. . .]

Sección 2.ª Del capitán

Artículo 171. *Concepto, designación y caracteres.*

Desde que sea designado como tal, el capitán ostenta el mando y la dirección del buque, así como la jefatura de su dotación y representa a bordo la autoridad pública.

Artículo 172. *Nombramiento y cese.*

Dada la especial relación de confianza, el nombramiento y cese del capitán en su cargo corresponde al armador, sin perjuicio de las indemnizaciones que procedan de acuerdo con la legislación laboral.

Artículo 173. *Requisitos y sustitución en el cargo.*

1. Los capitanes habrán de poseer el título profesional que acredite su pericia, capacidad y condiciones necesarias para mandar y dirigir el buque, según establezcan las leyes o reglamentos específicos.

2. En caso de muerte, ausencia, enfermedad u otro impedimento sobrevenido al capitán durante la navegación, asumirá el mando del buque el oficial de cubierta de mayor jerarquía, quien, a su vez, será reemplazado por los oficiales del mismo departamento que le sigan en categoría. En última instancia, el mando del buque será asumido por los oficiales pertenecientes al departamento de máquinas, consecutivamente según su jerarquía.

Artículo 174. *Deber de obediencia a los buques de Estado.*

1. Salvo casos de fuerza mayor debidamente justificados, los capitanes de los buques nacionales deberán obedecer toda orden o instrucción impartida por un buque de Estado español.

2. Dicho deber subsistirá incluso cuando los buques no se encuentren en los espacios marítimos españoles, sin menoscabo de las facultades que, según el Derecho internacional, corresponden al Estado ribereño o al Estado del puerto.

Artículo 175. *Ausencia de autoridades competentes en el extranjero.*

En todos los casos en que, con arreglo a lo dispuesto en esta ley, el capitán deba realizar una actuación ante un cónsul de España y no lo haya en el lugar, la efectuará ante la autoridad local y, de no ser posible, ante un notario o fedatario público, con independencia de su ratificación ante el primer cónsul español que encuentre en el curso de sus siguientes escalas.

Artículo 176. *Condición de autoridad pública.*

1. El capitán tendrá a bordo la condición de autoridad pública y deberá cumplir y hacer cumplir toda obligación que legal o reglamentariamente se le imponga en razón del cargo, en especial la de mantener el orden y la seguridad a bordo.

2. A tal efecto, el capitán podrá adoptar cuantas medidas de policía estime necesarias para mantener el orden en el buque, así como para garantizar la seguridad de cuantos se encuentren a bordo. Los miembros de la dotación y demás personas embarcadas deberán acatar las órdenes del capitán, sin perjuicio de su derecho a efectuar las reclamaciones que estimen pertinentes ante la autoridad administrativa o judicial competente una vez llegado el buque a puerto.

Artículo 177. *Obligación de consignar los hechos producidos.*

1. Los capitanes de los buques vendrán obligados a consignar en el Diario de Navegación los hechos cometidos por personas que se encuentren a bordo durante la navegación y que, a su juicio, pudieran ser constitutivos de infracción penal o administrativa.

2. El asiento será suscrito por el capitán y por el interesado o, en caso de negarse éste, por dos testigos.

3. Al llegar a puerto deberá entregar copia compulsada de lo consignado en el Diario de Navegación y, en su caso, de las demás pruebas y documentos, a la Capitanía Marítima si se trata de puerto nacional o a la autoridad consular o diplomática española si se trata de puerto extranjero.

Artículo 178. *Actas de registro civil.*

1. Al capitán corresponde ejercer a bordo los mismos deberes y facultades que un encargado del Registro Civil respecto de los hechos y actos inscribibles que ocurran durante un viaje marítimo y que afecten al estado civil de las personas embarcadas.

2. Las actas de los nacimientos o defunciones que ocurran a bordo durante la navegación, así como las de los matrimonios celebrados en peligro de muerte, serán extendidas por el capitán en el Diario de Navegación ajustando su contenido a lo dispuesto en la Ley de Registro Civil.

3. En caso de desaparición de personas durante la navegación, instruirá la información sumaria pertinente, consignando en el Diario de Navegación las circunstancias principales de la desaparición y las medidas de búsqueda y salvamento adoptadas.

Artículo 179. *Testamentos y fallecimiento durante la navegación.*

1. El capitán autorizará el testamento marítimo y recibirá el testamento cerrado en los casos y con las formalidades dispuestas sobre esta materia en el Código Civil, dejando constancia de ello en el Diario de Navegación. También hará constar en el mismo libro la entrega del testamento ológrafo.

2. Cuando fallezca a bordo una persona y a falta de médico enrolado, corresponderá al capitán la extensión del certificado de defunción, pero no podrá hacerlo antes de que hayan transcurrido veinticuatro horas a partir del momento en que, a su buen juicio, hayan aparecido señales inequívocas de muerte. En todo caso el capitán levantará el inventario de sus papeles y pertenencias, con asistencia de dos oficiales del buque y dos testigos, que serán preferentemente pasajeros.

Artículo 180. *Destino de los cadáveres.*

1. Si, una vez extendido el certificado de defunción, el buque no hubiere llegado a puerto, el capitán procederá a su conservación, adoptando para ello las medidas que exijan las circunstancias. Una vez llegado al primer puerto español lo pondrá a disposición de las autoridades de sanidad exterior que, con la colaboración de la Administración Marítima, adoptarán las medidas pertinentes. Con igual fin, el cadáver se pondrá a disposición de la Administración Marítima correspondiente, dándose comunicación al cónsul español, en caso de atracar en puerto extranjero.

2. No obstante, si no se pudiera garantizar la adecuada conservación a bordo, el capitán podrá disponer el lanzamiento al mar del cadáver.

3. Del lanzamiento del cadáver se dejará constancia en el Diario de Navegación, expresándose la fecha, hora y situación geográfica, el hecho de haber sido amortajado y lastrado al uso marinero y la presencia de, al menos, dos testigos, que se identificarán y firmarán en el Diario.

Artículo 181. *Entrega de bienes y de documentación.*

1. Los bienes inventariados y el respectivo inventario, así como la copia autenticada de las actas de nacimiento, defunción, matrimonio o desaparición de personas y los testamentos otorgados o recibidos a bordo deben ser entregados por el capitán a la Administración Marítima o autoridad consular, según corresponda, del primer puerto, dejando constancia de las circunstancias de la entrega en el Diario de Navegación.

2. Los asientos que, sobre estas materias, haga el capitán en el Diario de Navegación en calidad de autoridad pública, tienen el valor de documento público.

Artículo 182. *Obligaciones técnicas del capitán.*

1. El capitán ostenta la dirección técnica de la navegación del buque, asumiendo su gobierno efectivo cuando lo juzgue oportuno y, en particular, en los supuestos previstos en el apartado siguiente, siéndole de aplicación en cuanto a su responsabilidad y autoridad las disposiciones previstas en las normas internacionales de gestión de la seguridad operacional del buque y la prevención de la contaminación.

2. El capitán acudirá al puente y asumirá directamente el gobierno del buque en las recaladas, maniobras de llegada y salida de puerto y, en general, en todas aquellas circunstancias en que resulte notablemente incrementado el riesgo de la navegación, sin perjuicio de los descansos necesarios para el mantenimiento de sus aptitudes físicas.

3. En el ejercicio de sus funciones técnicas, el capitán deberá actuar en todo momento con la diligencia exigible a un marino competente.

Artículo 183. *Peligro, abandono del buque y salvamento.*

1. En caso de mal tiempo o de riesgo de naufragio, el capitán adoptará cuantas medidas crea necesarias para procurar la seguridad del buque y la salvación de las personas y de los bienes, buscando resguardo, efectuando arribada forzosa o recurriendo sin demora a la solicitud de salvamento, pudiendo contratarlo si fuere necesario.

2. El capitán no abandonará el buque en peligro sino después de haber perdido la esperanza de salvarlo y una vez adoptadas las medidas oportunas para salvar las personas, los bienes y los documentos oficiales que se encuentren a bordo.

3. El capitán está obligado a acudir en auxilio de las vidas humanas que se encuentren en peligro en el mar, siempre que pueda hacerlo sin grave peligro para el buque, su dotación o sus pasajeros, y dejando en todo caso constancia de lo actuado en el Diario de Navegación.

Artículo 184. *Primacía del criterio profesional.*

1. Ni el armador, ni el fletador ni cualquier otra persona con interés en el buque o en su carga pondrán impedimentos o restricciones al capitán del buque para que adopte o ejecute cualquier decisión que, según su juicio profesional, sea necesaria para la seguridad de la vida humana en el mar y la protección del medio marino.

2. Los armadores no podrán despedir al capitán ni adoptar contra él otras medidas de naturaleza sancionadora por el hecho de haberse visto obligado a apartarse de sus instrucciones ante la necesidad de obrar del modo más adecuado para la salvaguardia de la seguridad, conforme al criterio profesional propio de un marino competente.

Artículo 185. *Poder de representación del armador.*

1. El capitán ostenta la representación del armador para contraer por cuenta de éste cuantas obligaciones se refieran a las necesidades ordinarias del buque.

2. El armador quedará obligado al cumplimiento de tales obligaciones sin que quepa alegar abuso de confianza o transgresión de las facultades conferidas.

3. Queda a salvo la responsabilidad que incumba al capitán frente al armador por los actos y contratos realizados contraviniendo las legítimas y expresas instrucciones impartidas por éste.

4. El capitán estará activa y pasivamente legitimado para comparecer como representante del armador en todos los procedimientos judiciales o administrativos concernientes al buque de su mando.

Artículo 186. *Obligación de comunicar accidentes.*

1. Los capitanes de los buques nacionales deberán comunicar, de inmediato y por el medio más rápido posible, a la Capitanía Marítima o autoridad consular más cercana, todo accidente de navegación ocurrido al buque o causado por él, todo episodio de contaminación producido u observado y cualquier otra novedad extraordinaria y de importancia que afecte a la seguridad de la navegación o del medio ambiente marino.

2. Asimismo, el capitán deberá presentarse dentro de las veinticuatro horas hábiles siguientes a su llegada a puerto nacional ante la Administración Marítima, o ante el cónsul si es puerto extranjero, para realizar una declaración sobre los hechos a los que se refiere el apartado anterior, con transcripción de la parte pertinente del Diario de Navegación.

Artículo 187. *Protesta de mar.*

1. El capitán podrá levantar una protesta de mar cuando hayan ocurrido hechos de los que pudiera deducirse su responsabilidad. A tal efecto, redactará un acta recogiendo los hechos ocurridos tal como estén anotados en el Diario de Navegación, añadiendo los comentarios que estime oportunos.

2. El acta de protesta se conservará junto con el Diario, y de ella se entregará inexcusablemente copia compulsada a todos los interesados en los hechos ocurridos conforme se dispone en el artículo 87.

[. . .]

§ 43

Real Decreto 269/2022, de 12 de abril, por el que se regulan los títulos profesionales y de competencia de la Marina Mercante. [Inclusión parcial]

Ministerio de Transportes, Movilidad y Agenda Urbana
«BOE» núm. 88, de 13 de abril de 2022
Última modificación: sin modificaciones
Referencia: BOE-A-2022-6047

[. . .]

CAPÍTULO VI

Obligaciones de los navieros y de los marinos

Artículo 79. *Ámbito de aplicación.*

Este capítulo es aplicable a los buques mercantes españoles y, cuando sea compatible con los convenios internacionales, a los buques de pabellón extranjero.

Artículo 80. *Obligaciones del naviero y del capitán.*

1. El naviero y el capitán serán responsables de asegurar que:

a) Cada miembro de la dotación poseen los títulos de competencia y los certificados de suficiencia u otros certificados preceptivos según sus funciones, nivel de responsabilidad, clase de buque y navegaciones a las que se dedique.

b) La dotación cumple las prescripciones sobre dotación mínima de seguridad.

c) Los títulos exigidos estarán disponibles en su formato original, papel o electrónico, a bordo del buque en el que preste servicio el titular; sin perjuicio de lo dispuesto en el artículo 68.3, sobre el documento justificativo de solicitud del reconocimiento de un título de competencia. Su autenticidad y validez podrán comprobarse mediante el procedimiento establecido en el artículo 73.3.

d) El Documento de Identidad del Marino, la Libreta de Navegación Marítima y el certificado médico de aptitud física de cada uno de los miembros de la dotación están disponibles en su formato original, papel o electrónico, a bordo del buque en el que preste servicio el titular.

e) Todo miembro de la dotación está familiarizado con sus funciones específicas y con los dispositivos, instalaciones, equipos, procedimientos y características del buque que sean pertinentes para desempeñar tales funciones en situaciones normales y de emergencia.

f) La dotación puede coordinar sus actividades de manera eficaz en una situación de emergencia y desempeñar funciones que sean vitales para la seguridad o para prevenir o reducir la contaminación.

g) La dotación ha recibido la formación adecuada de repaso y actualización según lo prescrito en el Convenio STCW.

h) A bordo la comunicación oral es siempre eficaz, según lo previsto en el capítulo V del Convenio SOLAS.

i) Se otorga pleno efecto a las obligaciones impuestas en este capítulo y se adopta cualquiera otra medida necesaria para lograr que todos los miembros de la dotación contribuyan de manera informada, coordinada y eficaz al buen funcionamiento del buque.

j) Al objeto de mantener la aptitud para el servicio y prevenir la fatiga, se asigna a toda persona a la que se le haya encomendado tareas como oficial encargado de una guardia o como marinero que forme parte de la misma, o como miembros de la dotación con determinados cometidos de seguridad, protección y prevención de la contaminación, un periodo de descanso según lo previsto en el capítulo II, sección 4.ª, sobre transportes y trabajo en el mar, del Real Decreto 1561/1995, de 21 de septiembre, sobre jornadas especiales de trabajo.

2. El naviero deberá conservar los expedientes, fácilmente disponibles, que incluyan información relativa a la titulación, competencia, experiencia y aptitud física de todos los marinos que presten servicio a bordo de sus buques.

Artículo 81. *Instrucciones escritas sobre familiarización a bordo.*

1. El naviero dará instrucciones por escrito al capitán, al objeto de garantizar que todo miembro de la dotación se familiarice con sus funciones específicas y con los equipos, procedimientos y operaciones del buque teniendo en cuenta las orientaciones dadas en la sección B-I/14 del Código STCW. Tales instrucciones incluirán la asignación de un plazo prudencial, para que todo marino, desde el momento de su enrole o de su cambio de cargo a bordo, pueda familiarizarse con:

a) El equipo concreto que va a utilizar o a hacer funcionar.

b) Los procedimientos y medios concretos que, en cuanto a guardias, seguridad, prevención de la contaminación, protección y emergencias, deba conocer para el adecuado desempeño de los cometidos que le correspondan.

c) Las actuaciones relacionadas en el artículo 87.3. La familiarización con estas actuaciones y con las funciones que correspondan al tripulante en caso de emergencia se impartirá antes de hacerse a la mar.

2. A bordo existirá una política relativa al uso indebido de alcohol y drogas, que el naviero redactará claramente por escrito de conformidad con las disposiciones de la sección A-VIII/1 y teniendo en cuenta las orientaciones de la sección B-VIII/1, ambas secciones del Código STCW, y que incluya como mínimo la prohibición del consumo de alcohol en las cuatro horas anteriores a prestar servicio.

3. En los buques españoles certificados conforme al capítulo IX del Convenio SOLAS, estas instrucciones formarán parte del sistema de gestión de la seguridad y la prevención de la contaminación implantado a bordo.

[. . .]

Artículo 86. *Obligaciones de los miembros de la dotación.*

1. Todo miembro de la dotación está obligado a informar al capitán o al oficial de quien dependa sobre cualquier dificultad que impida u obstaculice el correcto desempeño de sus cometidos.

2. Una vez haya recibido la familiarización a la que se refieren los artículos 81, 82 y 83, según corresponda, cada miembro de la dotación será responsable del cumplimiento de sus funciones y obligaciones generales y específicas.

3. Todo miembro de la dotación respetará el límite de 0,05 % de nivel de alcohol en sangre, o 0,25 mg/l de alcohol en aliento, o una cantidad de alcohol que lleve a dicha concentración desde cuatro horas antes al inicio del desempeño de sus funciones, cualesquiera que éstas sean, hasta su finalización. La superación de este límite determinará

que el miembro de la dotación se encuentra en estado de ebriedad a los efectos de la aplicación del régimen sancionador.

Artículo 87. *Condiciones para el ejercicio profesional a bordo de los buques.*

1. El ejercicio profesional como capitán o como oficial que desempeñe o pueda desempeñar funciones con nivel de responsabilidad de gestión u operacional, o funciones del departamento de radioelectrónica y radiocomunicaciones, requiere estar en posesión de la correspondiente tarjeta profesional en vigor.

2. Todo miembro de la dotación deberá estar en posesión de:

a) El Documento de Identidad del Marino expedido por el Estado de su nacionalidad. Los marinos extranjeros podrán embarcar con un permiso especial que le otorgue el capitán del buque, conforme a lo dispuesto en el artículo 158.1 de la Ley 14/2014, de 24 de julio.

b) La Libreta de Navegación Marítima.

c) El certificado médico de aptitud física expedido conforme al artículo 9.2.c).

d) El certificado de suficiencia de formación básica en seguridad y de los demás certificados de suficiencia que sean preceptivos, según el tipo de buque o la función realizada a bordo, conforme a lo determinado en los capítulos II, III, IV, V y VI del anexo al Convenio STCW, en otros instrumentos internacionales, en este real decreto y en lo determinado mediante orden ministerial de desarrollo de este.

3. Todos los miembros de la dotación recibirán, conforme a lo dispuesto en el artículo 81, instrucciones que les permitan saber cómo actuar en los siguientes supuestos:

a) Comunicarse con otras personas a bordo en lo que respecta a cuestiones elementales de seguridad y entender los símbolos, signos y las señales de alarma que se refieren a la seguridad.

b) Actuación en casos de:

1.º Caída de una persona al mar.

2.º Detección de humo o fuego.

3.º Alarmas de incendio, hombre al agua, general de emergencia y abandono del buque.

c) Identificación de vías de evacuación y puestos de reunión y de embarco.

d) Localización y colocación de los chalecos salvavidas.

e) Activación de la alarma de incendios y empleo de extintores portátiles de incendios.

f) Adopción inmediatamente de medidas al encontrarse con un accidente u otra emergencia de tipo médico, antes de pedir asistencia médica a bordo.

g) Cierre y apertura de las puertas contra incendios, estancas y estancas a la intemperie, distintas de las aberturas del casco.

Estas instrucciones serán asimismo impartidas a las personas ajenas a la tripulación y al pasaje, que hayan cumplido 16 años, no más tarde de las veinticuatro horas siguientes a su embarque. A cada persona ajena a la tripulación y al pasaje menor de esa edad le será asignado, bien un miembro de la dotación o bien otra persona, mayor de edad, ajena a la tripulación y al pasaje que cuide de ella durante las situaciones de emergencia. De no efectuarse tal asignación, toda persona ajena a la tripulación y al pasaje menor de 16 años será considerada un pasajero a los efectos de alojamiento y de atención durante las situaciones de emergencia. Todos estos hechos se consignarán en el Cuaderno de Bitácora y en el Diario de Navegación.

4. Todo miembro de la dotación de un buque español deberá ser capaz de comunicarse eficazmente en el idioma de trabajo a bordo.

Artículo 88. *Idioma de trabajo en los buques.*

1. El idioma de trabajo en los buques españoles es el español. No obstante, podrá declararse el inglés como idioma de trabajo, a los efectos del capítulo V del Convenio SOLAS. Cuando el idioma de trabajo sea el inglés, todos los planes, documentos y listas de comprobación que deban cumplimentarse incluirán traducciones a este idioma.

2. Compete exclusivamente al capitán, en su condición de autoridad pública, declarar, a propuesta del naviero y tras considerar el cumplimiento del criterio establecido en el artículo

87.4, el idioma de trabajo. Esta declaración será consignada en el Cuaderno de Bitácora, en el Cuaderno de Máquinas y en el Diario de Navegación. Cuando se produzca la sustitución del capitán, quien lo releve en el mando ratificará dicha declaración, si lo considera oportuno, mediante el correspondiente asiento en el Diario.

3. En todo caso se redactarán en español el Diario de Navegación, el Cuaderno de Máquinas y el Rol de Despacho y Dotación. Asimismo, se redactarán las comunicaciones, protestas, declaraciones o solicitudes que el capitán deba cursar o presentar ante la Dirección General de la Marina Mercante o sus órganos periféricos u otros órganos administrativos o judiciales españoles, exceptuándose de esta regla únicamente aquellos supuestos en que, conforme a la legislación vigente, el interesado pueda dirigirse a dichos órganos en la lengua cooficial de una comunidad autónoma.

Artículo 89. *Tripulantes con funciones de asistencia al pasaje.*

1. En todos los buques de pasaje españoles, y en los buques de pasaje de pabellón extranjero que sirvan en líneas regulares con escala en puerto español, los tripulantes que, según el cuadro de obligaciones y consigna para casos de emergencia, tengan asignadas funciones de ayuda a los pasajeros llevarán en todo momento un distintivo que claramente los identifique como tales.

2. Estos tripulantes deberán poseer suficiente capacidad de comunicación con los pasajeros, atendiendo a los siguientes criterios:

a) Los idiomas de las nacionalidades mayoritarias de los pasajeros transportados en la línea o ruta concreta.

b) La posibilidad de utilizar un vocabulario inglés elemental para impartir instrucciones básicas como forma de comunicar con pasajeros necesitados de asistencia, tengan o no el pasajero y la tripulación algún idioma común.

c) La necesidad de utilizar, en caso de emergencia y cuando no sea posible la comunicación verbal, otros medios de comunicaciones, tales como gestos, señales emitidas por medios no mecánicos, llamadas de atención sobre el lugar donde se hallan las instrucciones, puntos de reunión, dispositivos de salvamento o itinerarios de evacuación.

d) El que se haya facilitado o no a los pasajeros instrucciones de seguridad completas en sus respectivos idiomas.

e) Los idiomas en los que puedan impartirse, en caso de emergencia o de simulacro, instrucciones básicas que faciliten a los miembros de la dotación el auxilio a los pasajeros.

3. Además de lo indicado en los apartados anteriores, estos tripulantes tendrán la formación necesaria para la atención de personas con discapacidad, de acuerdo a la legislación vigente para personas con discapacidad.

Artículo 90. *Medios de comunicación a bordo.*

1. Los buques españoles dispondrán de medios técnicos y procedimentales que permitan una comunicación verbal eficaz entre los miembros de la dotación.

2. Los buques españoles dedicados a viajes internacionales deberán disponer, además, de medios adecuados de comunicación para poder relacionarse con las autoridades de los Estados costeros inmediatos, bien en un idioma común o bien en la lengua oficial de dichas autoridades.

3. En los buques españoles dedicados a viajes internacionales se usará el inglés en el puente como idioma de trabajo para las comunicaciones de seguridad de puente a puente y de puente a tierra, así como para las comunicaciones a bordo entre el práctico y el personal de guardia del puente, a menos que las personas que efectúen directamente la comunicación hablen un idioma común distinto del inglés.

[. . .]

Disposición adicional sexta. *Documento de Identidad del Marino.*

1. El Documento de Identidad del Marino (DIM), como documento que reconoce a su titular como gente de mar, se expide a ciudadanos de nacionalidad española por la Dirección

General de la Marina Mercante o sus órganos periféricos conforme al Convenio sobre los documentos de identidad de la gente de mar de la Organización Internacional del Trabajo (Convenio n.º 185 de la OIT).

2. La utilización, el contenido y el modelo oficial del Documento de Identidad del Marino (DIM) se determinará mediante orden ministerial de desarrollo de este real decreto.

Disposición adicional séptima. *Libreta de Navegación Marítima.*

1. La Libreta de Navegación Marítima, como documento personal de la gente de mar expedido por la Dirección General de la Marina Mercante o sus órganos periféricos, contiene los títulos que posee la gente de mar y el registro de los periodos de embarco que efectúe.

2. La utilización, el contenido y el modelo oficial de la Libreta de Navegación Marítima se determinará mediante orden ministerial de desarrollo de este real decreto.

[. . .]

§ 44

Orden de 22 julio de 1999 por la que se establecen las condiciones de tripulación para los buques que realicen servicios de cabotaje insular

Ministerio de Fomento
«BOE» núm. 182, de 31 de julio de 1999
Última modificación: sin modificaciones
Referencia: BOE-A-1999-16642

El artículo 3 del Reglamento (CEE) 3577/1992, del Consejo, de 7 de diciembre de 1992, por el que se aplica el principio de libre prestación de servicios a los transportes marítimos dentro de los Estados miembros, establece que, para los buques que realicen cabotaje insular que no siga o preceda a un viaje internacional, todas las cuestiones relativas a la tripulación serán de competencia del Estado en el que el buque efectúe el servicio de transporte marítimo (también llamado Estado de acogida), excepción hecha de los servicios de crucero realizados con buques de más de 650 GT.

La regulación de esta materia por esta Orden se encuentra relacionada de forma directa con la idoneidad de los buques para la navegación, en el marco del régimen jurídico de las navegaciones de interés público, la cual se halla necesariamente unida a las condiciones de su tripulación. Y, en este sentido, esta regulación se realiza al amparo de lo dispuesto en el Real Decreto 1466/1997, de 19 de septiembre, por el que se determina el régimen jurídico de las líneas regulares de cabotaje marítimo y de las navegaciones de interés público, en cuya disposición final primera se habilita al Ministro de Fomento para dictar las normas necesarias para el cumplimiento y desarrollo del citado Real Decreto.

De esta forma, con esta Orden se vienen a determinar una serie de requisitos que han de cumplir las tripulaciones de los buques de referencia, dentro de un marco de libre prestación de servicios en el ámbito de la Unión Europea, que, al mismo tiempo, garantice la seguridad y la protección de los tripulantes. Una finalidad que justifica las previsiones que se hacen en materia de tiempo de trabajo, descanso y vacaciones, tripulación mínima y seguridad social, a lo que se suma la exigencia de determinadas condiciones de nacionalidad para la tripulación, así como una retribución mínima para los tripulantes.

En su virtud, dispongo:

Artículo 1. *Objeto y ámbito de aplicación.*

Esta Orden tiene por objeto precisar las diversas cuestiones relativas a la tripulación de los buques abanderados en algún Estado miembro de la Unión Europea que no sea España y que realicen tráficos regulares de cabotaje insular que no sigan o precedan a un viaje internacional, en aguas en las que España ejerce soberanía, derechos soberanos o jurisdicción, así como servicios de transporte marítimo de cabotaje insular de pasajeros no regular, a excepción de los servicios de crucero realizados con buques de más de 650 GT.

Artículo 2. *Condiciones de tripulación.*

Los buques abanderados en algún Estado miembro de la Unión Europea incluidos en el ámbito de aplicación que define el artículo 1 de esta Orden deberán acreditar, en lo que atañe a su tripulación, que cumplen las siguientes condiciones:

1. Nacionalidad: El Capitán, el Primer Oficial de cubierta y, al menos, el 50 por 100 del resto de la tripulación deberán ser nacionales de algún Estado miembro de la Unión Europea.

2. Tiempo de trabajo, descanso y vacaciones. La jornada diaria así como los períodos de trabajo y vacaciones de la tripulación serán, al menos, los mismos que los exigibles legalmente para los buques españoles que realicen igual servicio.

3. Tripulación mínima: El buque deberá contar con una tripulación mínima de seguridad de conformidad con los criterios contenidos en el Convenio Internacional para la Seguridad de la Vida en la Mar (SOLAS), siempre que se cumpla lo preceptuado respecto de jornada y descanso del punto anterior.

4. Seguridad Social: Todos los tripulantes deberán estar asegurados de conformidad con los siguientes criterios:

a) Nacionales de un Estado miembro de la Unión Europea:

De acuerdo con lo establecido en el Reglamento (CEE) 1408/1971, estos tripulantes se acogerán a la Seguridad Social de alguno de los Estados miembros de la Unión Europea o de un Estado parte del Espacio Económico Europeo.

Los riesgos que deberán estar cubiertos serán, en todo caso, los de accidentes, de trabajo, enfermedad, maternidad, vejez invalidez y desempleo.

b) Nacionales de terceros países:

En este supuesto, y con independencia del régimen de previsión o del sistema de protección aplicables, la cobertura deberá alcanzar, al menos con el mismo nivel de prestaciones que proporcione la normativa española, las contingencias a que se refiere el anterior apartado a).

5. Retribución mínima: Todos los tripulantes deberán contar con una retribución mínima, que será, al menos, la legalmente en vigor en España.

Artículo 3. *Acreditación de las condiciones de tripulación.*

La empresa naviera deberá estar en condiciones de acreditar el cumplimiento de lo dispuesto en esta Orden ministerial en cualquier momento que ello le fuese requerido por la Dirección General de la Marina Mercante.

Disposición derogatoria.

Quedan derogadas cuantas disposiciones de igual o inferior rango se opongan a lo dispuesto en esta Orden ministerial.

Disposición final. *Entrada en vigor.*

Esta Orden entrará en vigor el día siguiente al de su publicación en el «Boletín Oficial del Estado».

§ 45

Real Decreto 269/2022, de 12 de abril, por el que se regulan los títulos profesionales y de competencia de la Marina Mercante. [Inclusión parcial]

Ministerio de Transportes, Movilidad y Agenda Urbana
«BOE» núm. 88, de 13 de abril de 2022
Última modificación: sin modificaciones
Referencia: BOE-A-2022-6047

[. . .]

CAPÍTULO III

Formación y evaluación

Sección 1.ª Principios rectores

[. . .]

Artículo 33. *Formadores a bordo y en el empleo en tierra.*

1. Corresponde al capitán y a los oficiales del departamento correspondiente impartir la formación a bordo. Corresponde a los responsables técnicos del taller, estaciones a las que se refiere el artículo 26.2.b) o empresas proveedoras de servicios de instalación de equipos radioelectrónicos empleados a bordo de buques impartir la formación en el empleo en tierra.

2. No se impartirá formación a bordo ni en el empleo en tierra cuando estas actividades afecten o puedan afectar negativamente al funcionamiento normal del buque o de las instalaciones en tierra.

[. . .]

Sección 3.ª De los alumnos y su formación a bordo y en el empleo en tierra

Artículo 42. *Condiciones para el embarque de los alumnos.*

Para embarcar como alumno se requerirá:

a) Estar en posesión del certificado de suficiencia de formación básica en seguridad.

b) Tener en vigor el certificado médico de aptitud física al que se refiere al artículo 9.2.c).

c) Haber obtenido alguno de los certificados de alumno de puente y cubierta, de máquinas, electrotécnico o radioelectrónico, emitido por un centro docente universitario o de formación profesional, reconocido, que acredite una formación académica sobre todas las materias y competencias de las correspondientes secciones del Código STCW.

d) Disponer del Documento de Identidad del Marino y de la Libreta de Navegación Marítima.

e) Estar cubierto por un seguro de accidentes.

En la póliza del contrato deberán figurar específicamente las siguientes indicaciones:

1.ª El naviero como tomador del seguro y el alumno como asegurado.
2.ª Suma asegurada:

i. Fallecimiento: 36.065,00 euros.
ii. Incapacidad permanente: 42.075,00 euros.
iii. Asistencia sanitaria hasta noventa días: ilimitada.

Se aplicará con carácter supletorio, para fijar su cuantía, los importes de las indemnizaciones previstas en el anexo del Reglamento del seguro obligatorio de viajeros, aprobado por Real Decreto 1575/1989, de 22 de diciembre.
3.ª Duración del contrato, por el periodo de embarco.

Artículo 43. *Condiciones para la formación en el empleo en tierra como alumno.*

1. La formación en el empleo en tierra de taller, exigida a los aspirantes a un título de oficial del departamento de máquinas, que no se lleve a cabo durante la formación académica reconocida, requerirá:

a) Haber finalizado la formación teórica del título académico conducente a la obtención de una tarjeta profesional del departamento de máquinas.
b) Seguir un programa de formación conformes a las secciones A-III/1 y A-III/3 o A-III/6 del Código STCW cuyos resultados se anotarán en el oportuno Libro Registro de Formación.
c) Que el taller esté reconocido por la Dirección General de la Marina Mercante o por sus órganos periféricos para realizar esta formación.
d) Contar con un contrato laboral, un contrato en prácticas o estar dentro de un acuerdo de colaboración entre el centro docente y el taller.
e) Estar cubierto por un seguro de accidentes.

En la póliza del contrato deberán figurar específicamente las siguientes indicaciones:

1.ª El centro docente o, en su defecto, el titular del taller como tomador del seguro y el alumno como asegurado.
2.ª Suma asegurada:

i. Fallecimiento: 36.065,00 euros.
ii. Incapacidad permanente: 42.075,00 euros.
iii. Asistencia sanitaria hasta noventa días: ilimitada.

Se aplicará con carácter supletorio, para fijar su cuantía, los importes de las indemnizaciones previstas en el anexo del Reglamento del seguro obligatorio de viajeros.
3.ª Duración del contrato, por el periodo de formación en el empleo en tierra.

2. Para los alumnos radioelectrónicos que realicen el periodo de prácticas mediante la formación en el empleo en tierra, según menciona en el artículo 26.2.b), el programa de formación mencionado en el apartado 1.b) será conforme a las competencias exigidas por la normativa de aplicación al título de Oficial Radioelectrónico de Segunda Clase de la Marina Mercante y no tendrán que cumplir con el apartado 1.c).

Artículo 44. *Naturaleza del cargo de alumno.*

1. Los alumnos tendrán la consideración de oficiales y deberán figurar como tales en la lista de tripulantes, con la denominación de «oficial alumno de puente y cubierta», «oficial alumno de máquinas», «oficial alumno electrotécnico» o «oficial alumno radioelectrónico».
2. Los alumnos no formarán parte de la dotación mínima de seguridad.

Artículo 45. *Régimen y obligaciones del alumno.*

1. Según el departamento al que pertenezca, el alumno estará bajo la supervisión del capitán o del jefe de máquinas o del jefe de estación de radio, o bien de un oficial que ejerza funciones con nivel de responsabilidad de gestión; y a las órdenes directas de uno de los

anteriores o de un oficial que ejerza funciones con nivel de responsabilidad operacional. En todo caso, el capitán llevará a cabo una supervisión general sobre todos los alumnos, con independencia del departamento a que pertenezcan.

2. El alumno asistirá al oficial bajo cuyas órdenes se encuentre, en el desempeño de los cometidos de las guardias y en el ejercicio de las demás funciones específicas de su departamento y de cada nivel de responsabilidad.

3. No obstante lo dispuesto en los apartados 1 y 2, en situación de emergencia, real o simulada, el alumno se pondrá a las órdenes del capitán o del oficial designado, para ese alumno y para la concreta situación, en el cuadro de obligaciones y consignas para casos de emergencia. En ningún caso este cuadro atribuirá al alumno responsabilidad alguna ni otra función que la de asistir al oficial designado, quien deberá formar parte de la dotación mínima de seguridad.

4. Las reglas contenidas en los apartados 1, 2 y 3 se aplicarán analógicamente a los alumnos que realicen periodos de formación en el empleo en tierra respecto de los responsables técnicos del taller.

Artículo 46. *Programa de formación a bordo y en el empleo en tierra.*

1. Durante el total exigible de sus periodos de embarco, todo alumno deberá completar un programa de formación aprobado, que le permita aplicar todos los conocimientos, previamente adquiridos en el centro docente, necesarios para el ejercicio de las funciones propias del título y la tarjeta profesionales a los que aspira, establecidas en los cuadros correspondientes de las secciones del Código STCW. Cada una de estas funciones deberá practicarse durante 6 meses.

2. El cumplimiento del programa de formación se registrará y certificará en el Libro Registro de Formación por el capitán o por un oficial del departamento del alumno o, en su caso, por el responsable técnico del taller.

3. El Director General de la Marina Mercante aprobará, mediante resolución, los modelos oficiales de Libro Registro de Formación, observando lo dispuesto en las reglas II/1, II/2.4, III/1, III/3, III/6 y IV/2 del anexo al Convenio STCW y en los artículos del capítulo IX del Reglamento de Radiocomunicaciones relacionados con la formación de los oficiales radioelectrónicos. La aprobación de un modelo de Libro produce el efecto de aprobar el programa de formación reflejado en el modelo.

[. . .]

§ 46

Real Decreto 357/2015, de 8 de mayo, sobre cumplimiento y control de la aplicación del Convenio sobre el Trabajo Marítimo, 2006, de la Organización Internacional del Trabajo, en buques españoles

Ministerio de la Presidencia
«BOE» núm. 111, de 9 de mayo de 2015
Última modificación: 28 de octubre de 2020
Referencia: BOE-A-2015-5163

El Convenio sobre el Trabajo Marítimo, 2006 (en adelante, CTM 2006), aprobado por la Conferencia Internacional del Trabajo de la Organización Internacional del Trabajo el 23 de febrero de 2006, fue ratificado por el Reino de España el 4 de febrero de 2010, publicándose en el «Boletín Oficial del Estado» de 22 de enero de 2013 su Instrumento de Ratificación, con entrada en vigor el 20 de agosto de 2013.

Este Convenio recoge en un solo instrumento, tanto el derecho de la gente de mar a condiciones de trabajo decentes en los aspectos relacionados con su entorno laboral y vital, como la responsabilidad que incumbe a cada Estado miembro de cumplir plenamente y controlar, mediante un sistema eficaz de inspección y certificación, la aplicación del Convenio.

En el Estado español, las materias del CTM 2006 objeto de inspección y control competen a diferentes organismos del Ministerio de Empleo y Seguridad Social y al Ministerio de Fomento. Así, la Ley 42/1997, de 14 de noviembre, Ordenadora de la Inspección de Trabajo y Seguridad Social, establece que corresponde a este organismo, dependiente del Ministerio de Empleo y Seguridad Social, la vigilancia y exigencia del cumplimiento de las normas legales, reglamentarias y contenido normativo de los convenios colectivos en el ámbito de las normas de ordenación del trabajo y relaciones sindicales, prevención de riesgos laborales, sistema de seguridad social y empleo.

Por otra parte, en virtud de lo dispuesto en el Real Decreto 504/2011, de 8 de abril, de estructura orgánica y funciones del Instituto Social de la Marina, a esta Entidad Gestora de la Seguridad Social, dependiente del Ministerio de Empleo y Seguridad Social, le competen, entre otras funciones, la coordinación y realización de programas y actividades específicos dirigidos a potenciar e incrementar la seguridad marítima y la seguridad del trabajo en el mar, así como la colaboración con otros organismos de la administración con competencias en el sector marítimo-pesquero en esta materia, la gestión, administración y reconocimiento del derecho a las prestaciones del Régimen Especial de la Seguridad Social de los Trabajadores del Mar, la asistencia sanitaria de los trabajadores del mar, la sanidad marítima y la inspección y control de los medios sanitarios a bordo.

Finalmente, la Dirección General de la Marina Mercante, del Ministerio de Fomento, es el órgano competente para la ordenación general de la navegación marítima y de la flota civil española, en virtud 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.

Asimismo, el Real Decreto 572/2013, de 26 de julio, por el que se modifica el Real Decreto 452/2012, de 5 de marzo, por el que se desarrolla la estructura orgánica básica del Ministerio de Fomento y se modifica el Real Decreto 1887/2011, de 30 de diciembre, por el que se establece la estructura orgánica básica de los departamentos ministeriales, capacita a la Dirección General de la Marina Mercante a expedir y renovar el certificado de trabajo marítimo y la declaración de conformidad laboral marítima parte I a los que se refiere el CTM 2006. El certificado de trabajo marítimo, complementado por la citada declaración, tendrá valor de presunción, salvo prueba en contrario, de que el buque ha sido debidamente inspeccionado por las autoridades españolas competentes y de que cumple los requisitos relativos a las condiciones de trabajo y de vida de la gente de mar previstas en el CTM 2006.

Esta disposición tiene por objeto determinar la estructura del procedimiento coordinado de inspección y control de los requisitos que han de cumplir los buques civiles españoles a los que sea de aplicación el citado Convenio, así como incorporar al ordenamiento jurídico español la Directiva 2013/54/UE del Parlamento Europeo y del Consejo, de 20 de noviembre, sobre determinadas responsabilidades del Estado del pabellón en materia de cumplimiento y control de la aplicación del Convenio sobre el trabajo marítimo, de 2006. Esta directiva tiene por objeto establecer normas para asegurar que los Estados Miembros cumplan sus obligaciones como Estado del pabellón, por lo que respecta a la aplicación de las partes pertinentes del CTM 2006 y concretamente, aborda aspectos tales como mecanismos de control y supervisión de su aplicación, personal encargado de efectuar las inspecciones, procedimientos de tramitación de quejas y medidas correctivas.

Asimismo, este real decreto contempla los preceptos del CTM 2006 contenidos en el Acuerdo celebrado entre las Asociaciones de Armadores de la Comunidad Europea (ECSA) y la Federación Europea de Trabajadores del Transporte (ETF) relativo al Convenio sobre el trabajo marítimo, 2006, incorporado en la Directiva 2009/13/CE del Consejo, de 16 de febrero de 2009, por la que se aplica dicho Acuerdo.

Por otra parte, lo dispuesto en este real decreto no afectará a la aplicación de la citada Directiva 2009/13/CE del Consejo, de 16 de febrero de 2009 y de la Directiva 2009/21/CE del Parlamento Europeo y del Consejo, de 23 de abril de 2009, sobre el cumplimiento de las obligaciones del Estado de abanderamiento, ni de cualesquiera mejores condiciones de vida y de trabajo para la gente de mar establecidas en las mismas.

En el proceso de tramitación de este real decreto se ha dado trámite de audiencia a los agentes sociales y a la Asociación de Navieros Españoles.

En su virtud, a propuesta de la Ministra de Empleo y Seguridad Social y de la Ministra de Fomento, con la aprobación previa del Ministro de Hacienda y Administraciones Públicas, de acuerdo con el Consejo de Estado y previa deliberación del Consejo de Ministros en su reunión del día 8 de mayo de 2015,

DISPONGO:

Artículo 1. *Objeto.*

Este real decreto tiene por objeto el establecimiento de las reglas para la supervisión, control y garantía del cumplimiento de las partes pertinentes del Convenio sobre el Trabajo Marítimo, 2006 (en adelante, CTM 2006) por los buques españoles.

Se entiende por ‘partes pertinentes del CTM’ aquellos preceptos del CTM 2006 que se contienen en el Acuerdo de 19 de mayo de 2008 citado en el artículo 2.

Artículo 2. *Definiciones.*

A los efectos de este real decreto se consideran de aplicación las definiciones que resulten procedentes contenidas en el Acuerdo de 19 de mayo de 2008, celebrado entre las Asociaciones de Armadores de la Comunidad Europea (ECSA) y la Federación Europea de Trabajadores del Transporte (EFT) relativo al CTM 2006.

Artículo 3. *Autoridades responsables del control de la aplicación y supervisión del cumplimiento.*

1. La Inspección de Trabajo y Seguridad Social, el Instituto Social de la Marina, que dependen del Ministerio de Empleo y Seguridad Social y la Dirección General de la Marina Mercante, del Ministerio de Fomento, garantizarán, en el ámbito de sus respectivas competencias, el establecimiento de los mecanismos adecuados de control, incluidas las inspecciones a los intervalos que se contemplan en el CTM 2006, para asegurar que las condiciones de trabajo y de vida de la gente de mar en los buques de pabellón español cumplan, y continúen cumpliendo, los requisitos pertinentes del CTM 2006.

2. Se establecerán por parte de los tres organismos citados en el apartado 1, objetivos y normas claros para administrar coordinadamente los sistemas de inspección y los procedimientos generales para la evaluación del grado de realización de dichos objetivos y normas en cumplimiento de las disposiciones del CTM 2006.

La coordinación general de las inspecciones y la planificación de las visitas a los buques se harán desde los servicios centrales de la Dirección General de la Marina Mercante a través del coordinador nacional del CTM 2006, quien distribuirá las inspecciones a las capitanías marítimas correspondientes.

Posteriormente, los capitanes marítimos serán los encargados de coordinarse con las inspecciones provinciales de Trabajo y Seguridad Social y con las direcciones provinciales del Instituto Social de la Marina para efectuar estas inspecciones, con el fin último de agilizar las actuaciones y evitar demoras innecesarias, tal y como viene establecido en el párrafo 15 de la Norma A5.1.4 del CTM 2006.

En orden a la emisión del certificado de trabajo marítimo y de la declaración de conformidad laboral marítima parte I se llevará a cabo el procedimiento de actuación previsto en el artículo 4.

Artículo 4. *Emisión del certificado de trabajo marítimo y de la declaración de conformidad laboral marítima parte I.*

1. La expedición y renovación del certificado de trabajo marítimo y de la declaración de conformidad laboral marítima parte I, a que se refiere el CTM 2006, corresponde a la Dirección General de la Marina Mercante.

2. Con carácter previo a dicha expedición o renovación, la Inspección de Trabajo y Seguridad Social, el Instituto Social de la Marina y la Dirección General de la Marina Mercante desarrollarán las correspondientes inspecciones en orden a la verificación, dentro de sus respectivas competencias, del cumplimiento en los buques de los requisitos que establece el CTM 2006. A tal efecto:

a) Corresponderá a la Inspección de Trabajo y Seguridad Social la comprobación de las siguientes materias del CTM 2006:

Edad mínima (regla 1.1).
Acuerdos de empleo de la gente del mar (regla 2.1).
Utilización de todo servicio privado de contratación y de colocación autorizado, certificado o reglamentado (regla 1.4).
Horas de trabajo y descanso (regla 2.3).
Alojamiento y servicios de esparcimiento (regla 3.1).
Salud y seguridad y prevención de accidentes (regla 4.3).
Pago de los salarios (regla 2.2).

b) Corresponderá a la Dirección General de la Marina Mercante la comprobación de las siguientes materias:

Cualificaciones de la gente del mar (regla 1.3).
Niveles de dotación del buque (regla 2.7).
Procedimientos de tramitación de quejas a bordo (regla 5.1.5).

c) Corresponderá al Instituto Social de la Marina la comprobación de las siguientes materias:

Certificado médico (regla 1.2).

Alojamiento y servicios de esparcimiento, en los aspectos relativos a las instalaciones sanitarias, enfermería y al control de los medios sanitarios a bordo (regla 3.1).

Alimentación y servicio de fonda (regla 3.2).

Atención médica a bordo (regla 4.1).

Las respectivas inspecciones concluirán con sendos informes, que tendrán carácter vinculante.

3. Los armadores solicitarán a la Dirección General de la Marina Mercante, preferentemente por medios electrónicos, la certificación de sus buques con base al CTM 2006, conforme al modelo incluido en el anexo I, que figurará en la página web de la citada Dirección General para su descarga y cumplimentación por los interesados.

El plazo máximo para resolver y notificar será de seis meses.

Contra la desestimación de la certificación se podrá interponer recurso de alzada ante la Secretaría General de Transporte del Ministerio de Fomento.

Artículo 5. *Inspecciones a buques que no precisan el certificado de trabajo marítimo ni la declaración de conformidad laboral marítima parte I.*

1. Respecto de aquellos buques de bandera española que, por sus características, no necesiten disponer de un certificado de trabajo marítimo ni de una declaración de conformidad laboral marítima, las autoridades responsables planificarán y realizarán actuaciones inspectoras conjuntas para el control del cumplimiento del CTM 2006.

2. En lo que atañe a los buques de menos de 200 toneladas de arqueo bruto que no realicen travesías internacionales, los Ministerios de Empleo y Seguridad Social y Fomento, previa consulta con las asociaciones de navieros y de gente de mar afectadas, podrán adaptar, según lo dispuesto en el artículo II, apartado 6 del CTM 2006, los mecanismos de supervisión, incluidas las inspecciones, para tener en cuenta las condiciones específicas de dichos buques.

Artículo 6. *Garantía de acceso a bordo a la copia del Acuerdo.*

El armador facilitará a la gente de mar que navegue a bordo de buques españoles, bien en formato papel o bien por vía electrónica, una copia del Acuerdo celebrado entre las Asociaciones de Armadores de la Comunidad Europea (ECSA) y la Federación Europea de Trabajadores del Transporte (EFT) relativo al CTM 2006.

Asimismo, a bordo de dichos buques y conforme a la obligación establecida en la Norma A5.1.1 párrafo 2 del CTM 2006, deberá existir una copia disponible del Convenio sobre el Trabajo Marítimo 2006.

Artículo 7. *Personal encargado de la supervisión del cumplimiento.*

1. Las autoridades responsables indicadas en el artículo 3 se asegurarán de que el personal, incluido el de las organizaciones reconocidas, encargado de verificar la correcta aplicación de las partes pertinentes del CTM 2006 tenga la formación, la competencia, las atribuciones, la plena autoridad legal, la posición y la independencia necesarias o deseables para poder llevar a cabo esa verificación, en las áreas de su competencia, y garantizar el cumplimiento de las partes pertinentes del CTM 2006.

2. Cuando el personal encargado de las actuaciones inspectoras, incluido el de las organizaciones reconocidas, apreciase incumplimientos que supongan una infracción grave a los requisitos del CTM o representen un gran peligro para la seguridad, la salud, o la protección de la gente del mar, los comunicará en su caso a la capitanía marítima correspondiente, para que como autoridad marítima adopte las medidas precisas a fin de que el buque no abandone el puerto hasta que se hayan realizado las actuaciones necesarias.

Todo ello, sin perjuicio de las competencias de paralización atribuidas a la Inspección de Trabajo y Seguridad Social en los artículos 44 de la Ley 31/1995, de 8 de noviembre, de Prevención de Riesgos Laborales y 7.10 de la Ley 42/1997, de 14 de noviembre, Ordenadora de la Inspección de Trabajo y Seguridad Social.

Artículo 8. *Procedimientos de tramitación de quejas y medidas correctivas.*

1. Procedimiento de tramitación de quejas a bordo.

La gente de mar podrá presentar quejas a bordo del buque donde esté trabajando, respecto a posibles vulneraciones de las disposiciones contenidas en el CTM 2006, sin que sea hostigada en ningún momento por ello.

El armador garantizará la existencia en el buque de un procedimiento de quejas a bordo, que deberá respetar, al menos, las siguientes pautas:

a) La remisión de las quejas se efectuará, en primer lugar, al jefe de servicio u oficial superior del reclamante, el cual tratará de resolver el asunto. Si la queja no puede resolverse a bordo, el reclamante o, a petición suya, el capitán del buque podrá remitir la queja al armador, para su resolución.

No obstante lo anterior, la gente de mar podrá presentar sus quejas directamente al capitán, o en tierra, ante la capitanía marítima, de acuerdo con el procedimiento establecido en el apartado 2.

b) Durante todo el procedimiento de tramitación de la queja, la gente de mar tendrá derecho a hacerse acompañar y representar por otro marino de su elección a bordo, y tendrá derecho a protección frente a todo hostigamiento que pueda sufrir por el hecho de la presentación de una queja que no sea manifiestamente abusiva ni malintencionada.

c) Las quejas y las decisiones que se adopten serán registradas, proporcionándose una copia al reclamante.

El armador proporcionará a toda la gente de mar a bordo del buque una copia del procedimiento de tramitación de quejas a bordo, incluyendo asimismo, al menos, la siguiente información:

1.º La identificación de la persona o personas a bordo, designadas para ofrecer al reclamante asesoramiento imparcial y de forma confidencial sobre la queja y su tramitación.

2.º La información sobre cómo tomar contacto con las capitanías marítimas españolas o, en el caso de que el país de residencia del reclamante no sea España, con la autoridad competente del citado país.

2. Procedimiento de tramitación de quejas en tierra.

Sin perjuicio del procedimiento de tramitación de quejas a bordo, se podrán presentar quejas en tierra respecto a posibles vulneraciones de las disposiciones contenidas en el CTM 2006, por parte de la gente de mar, una organización profesional, una asociación, un sindicato o, en general, por cualquier persona a quien concierna la seguridad de un buque, así como en relación con los riesgos que puedan existir para la seguridad o la salud de la gente de mar a bordo.

Las capitanías marítimas serán competentes para la recepción de las quejas en tierra que se formulen respecto a buques de bandera española. Las quejas se cumplimentarán conforme al formulario establecido en el anexo II.

Cuando la capitanía marítima recibiera una queja que no considere manifiestamente infundada, o tuviera indicios de que un buque español incumple las reglas de las partes pertinentes del CTM 2006, o de que sus medidas de aplicación presentan deficiencias graves, llevará a cabo las investigaciones oportunas y emprenderá, en su caso, las actuaciones necesarias para subsanar la deficiencia detectada.

Si el contenido de la queja se refiere a materias cuyo control y supervisión corresponda a la Inspección de Trabajo y Seguridad Social o al Instituto Social de la Marina, la capitanía marítima dará traslado de la misma para su investigación y resolución.

En todo caso, el personal que tramite las quejas o tenga conocimiento de su existencia mantendrá la confidencialidad de la fuente de la reclamación o queja que denuncie un peligro o deficiencia en relación con las condiciones de vida y de trabajo de la gente de mar o una infracción de la legislación y se abstendrá de indicar al armador, a su representante o al operador del buque, que se ha llevado a cabo una inspección como consecuencia de dicha reclamación o queja.

Las quejas relativas a buques extranjeros que recalen en puertos españoles, serán tramitadas por los inspectores habilitados de la Dirección General de la Marina Mercante y

se seguirá el procedimiento establecido en la regla 5.2.2, norma A5.2. y demás normas establecidas por el Memorando de París (Memorandum of Understanding).

Las quejas relativas a buques españoles que realizan navegación internacional, que no retornan a puerto español en periodos de tiempo largos o no retornan a puertos españoles por tener sus tráficos o bases de operaciones en otros países, podrán presentarse al funcionario habilitado a tal efecto en el puerto en que haya hecho escala la gente de mar, o en las Embajadas o Consulados de España. En caso de no existir Embajada o Consulado español en el puerto de que se trate, estas quejas se podrán presentar en la Embajada o Consulado Decano.

En este último supuesto, las quejas se remitirán al Ministerio de Asuntos Exteriores y de Cooperación, que a su vez las enviará a la Dirección General de la Marina Mercante, que las distribuirá a los restantes organismos según las áreas que sean de su competencia.

3. Confidencialidad.

El personal que tramite las quejas o tenga conocimiento de su existencia mantendrá la confidencialidad de la fuente de la reclamación o queja que denuncie un peligro o deficiencia en relación con las condiciones de vida y de trabajo de la gente de mar o una infracción de la legislación, y se abstendrá de indicar al armador, a su representante o al operador del buque que se ha llevado a cabo una inspección como consecuencia de dicha reclamación o queja.

Artículo 9. *Registros informáticos.*

Conforme a lo dispuesto en la regla 5.1.3 certificado de trabajo marítimo y declaración de conformidad laboral marítima, párrafo 6, norma A5.1.3, párrafo 11, y a la regla 5.1.4 Inspección y control de la aplicación, norma A5.1.4, párrafo 13, del CTM 2006, la Dirección General de la Marina Mercante creará un registro informático de acceso público con las inspecciones efectuadas a los buques de bandera española, dirigido al público en general y en especial a los inspectores habilitados a los efectos de lo dispuesto en este real decreto, a los inspectores habilitados del Estado rector del puerto y a los representantes de los armadores y de la gente de mar, donde se anotarán los certificados de trabajo marítimo expedidos o renovados.

Disposición adicional primera. *Organizaciones reconocidas.*

Para cumplir con las funciones establecidas en los artículos 3 y 4.1, el Organismo Estatal Inspección de Trabajo y Seguridad Social, el Instituto Social de la Marina y la Dirección General de la Marina Mercante podrán autorizar, en su caso, siempre que se lo permita su normativa reguladora, a instituciones públicas u otras organizaciones, inclusive las de otro Estado miembro de la Unión Europea, si este último estuviera de acuerdo, a las que reconozcan suficiente capacidad, competencia e independencia, para que lleven a cabo dichas inspecciones.

En este caso, deberá establecerse un sistema que garantice la idoneidad de la labor desempeñada por las organizaciones reconocidas y procedimientos para la comunicación con dichas organizaciones y el control de las mismas, conforme lo establecido en el artículo 4.3 de la Directiva 2013/54/UE del Parlamento Europeo y del Consejo, de 20 de noviembre, sobre determinadas responsabilidades del Estado del pabellón en materia de cumplimiento y control de la aplicación del Convenio sobre el trabajo marítimo, de 2006.

Cualquier autorización que se conceda en relación con las inspecciones facultará a la organización reconocida para que, como mínimo, pueda exigir que se corrijan las deficiencias que se señalen en las condiciones de vida y de trabajo de la gente de mar y se realicen inspecciones a ese respecto cuando lo solicite un Estado rector del puerto.

Asimismo, la Dirección General de la Marina Mercante deberá proporcionar a la Oficina Internacional del Trabajo una lista actualizada de todas las organizaciones reconocidas autorizadas y sus funciones.

En todo caso, las autoridades citadas en los artículos 3 y 4.1 seguirán siendo plenamente responsables de la inspección de las condiciones de vida y de trabajo de la gente de mar en los buques españoles.

Disposición adicional segunda. *Actuaciones inspectoras en puertos extranjeros.*

Excepcionalmente, en cumplimiento de la regla 5.1.3 del CTM 2006, se efectuarán inspecciones en puertos extranjeros a aquellos buques que no retornen a puerto español en el periodo de tiempo establecido en dicha regla para su realización, tanto en el caso de las inspecciones intermedias como en el caso de la renovación del certificado de trabajo marítimo.

La empresa naviera correrá a cargo de los gastos que se originasen como consecuencia del desplazamiento a otros países del personal integrante del equipo inspector.

Disposición adicional tercera. *No incremento de gastos de personal.*

Las medidas incluidas en esta norma no podrán suponer incremento de dotaciones ni de retribuciones ni de otros gastos de personal.

Disposición derogatoria única. *Derogación normativa.*

Quedan derogadas todas las disposiciones de igual o inferior rango en cuanto se opongan, contravengan o resulten incompatibles con lo dispuesto en este real decreto.

Disposición final primera. *Título competencial.*

Este real decreto se dicta al amparo de lo dispuesto en los artículos 149.1.7.ª y 149.1.20.ª de la Constitución, relativos a las competencias exclusivas del Estado en materia de legislación laboral, sin perjuicio de su ejecución por los órganos de las comunidades autónomas, y en materia de marina mercante, respectivamente.

Disposición final segunda. *Incorporación de derecho de la Unión Europea.*

Mediante este real decreto se incorpora al ordenamiento interno la Directiva 2013/54/UE del Parlamento Europeo y del Consejo, de 20 de noviembre de 2013, sobre determinadas responsabilidades del Estado del pabellón en materia de cumplimiento y control de la aplicación del Convenio sobre el trabajo marítimo, de 2006.

Disposición final tercera. *Entrada en vigor.*

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

ANEXO I

MINISTERIO DE FOMENTO

SECRETARÍA DE ESTADO DE INFRAESTRUCTURAS, TRANSPORTE Y VIVIENDA
SECRETARÍA GENERAL DE TRANSPORTE
DIRECCIÓN GENERAL DE LA MARINA MERCANTE

Espacio reservado para referencias, codificaciones informáticas

Registro de presentación

Registro de entrada

SOLICITUD DE ACTIVIDAD INSPECTORA

Datos de la embarcación/buque

Nombre del buque:		Nº IMO:	NIB:	
Distintiva:	Bandera/Matrícula	Lista:	Folio:	
Tipo de buque:				
Se solicita que la inspección sea realizada:				
A Flote	Lugar:	Puerto:	Fecha:	
En seco	Lugar:	Puerto:	Fecha:	

Datos del solicitante

Apellidos y Nombre o Razón Social:			NIF:	
En calidad de:				
Capitán Patrón Armador Empresa operadora Representante Otro:				
Vía Pública:		Número:	Escalera: Piso:	Puerta:
Código Postal:	Localidad:		Provincia:	País:
Teléfono:	Fax:		Email:	

Datos del sujeto pasivo de la tasa

Apellidos y Nombre o Razón Social:			NIF:	
Vía Pública:		Número:	Escalera: Piso:	Puerta:
Código Postal:	Localidad:		Provincia:	País:
Teléfono:	Fax:		Email:	

Datos del domicilio a efectos de notificaciones

A retirar en:	Capitanía/Distrito Marítimo	Servicios Centrales (DGMM)		
A remitir al domicilio de:	Solicitante			
En caso contrario a los anteriores, remitir al domicilio que se indica a continuación:				
Apellidos y Nombre o Razón Social:			NIF:	
Vía Pública:		Número:	Escalera: Piso:	Puerta:
Código Postal:	Localidad:		Provincia:	
Teléfono:	Fax:		Email:	

Servicio solicitado

Tipo de reconocimiento

Programado (*marcar en la siguiente hoja el tipo de reconocimiento*) No programado

Adicional Motivo: Varada Abordaje Averías Otro:

Operativo Motivo:

Nota: En caso de refrendo o renovación, durante la inspección se entregará el Certificado del que se está haciendo el reconocimiento.

NOTA: Antelación con la que hay que solicitar el servicio (art.18.2 del R.D.1837/2000, de 10 de noviembre, por el que se aprueba el Reglamento de Inspección y certificación de buques civiles). Las solicitudes relativas a la realización de los reconocimientos programados (periódico, de renovación, intermedio, anual, del exterior de la obra viva del buque), deberán presentarse con, al menos, quince días de antelación a la fecha de caducidad de los correspondientes certificados, o de la fecha prevista de realización para otras actividades inspectoras. En el caso de buques que no efectúen tráfico regular entre puertos fijos y que no puedan determinar con quince días de antelación dónde se encontrarán en la fecha de caducidad del certificado, dicho plazo podrá reducirse a un mínimo de cinco días.
Las solicitudes para la realización de reconocimientos adicionales ocasionados por varada, abordaje, serias averías en elementos importantes de su estructura o maquinaria, deberán presentarse en el momento de la arribada al primer puerto o, caso de que ello no fuera posible, en el día siguiente hábil.
Se avisará al solicitante en el caso de no poder atender la inspección.

-Tasas: Tenga en cuenta que la persona física o jurídica que aparece en el campo de "identificación de la tasa" es la persona a la que Hacienda hará la devolución en caso de pago indebido.

INDIQUE LO QUE SOLICITA EN LA CASILLA CORRESPONDIENTE: Reconocimiento = R Prórroga = P Exención = E					
Cod.	Nombre del certificado	Tipo rec.	Cod.	Nombre del certificado	Tipo rec.
ESTABILIDAD					
605	Acta de pruebas de estabilidad		3015	Naves de sustentación dinámica	
606	Comprobación de la Estabilidad				
			SEGURIDAD RADIOELÉCTRICA		
ARQUEO			3016	Buque de Carga, llevará suplemento Inventario de equipo(Modelo R) (Internacional)	
213	Nacional de arqueo L < 15 m., pesqueros (GT)		612	Nacional Seguridad RADIOELÉCTRICA	
205	Nacional de arqueo L < 15 m., pesqueros catamaranes (GT)		**MÁQUINAS SIN DOTACIÓN PERMANENTE**		
214	Nacional de arqueo L ≥ 24 m. pesqueros (TRB)		250	Máquinas sin Dotación Permanente (Regla II-1/46 del SOLAS)	
215	Nacional de arqueo (TRB)L < 24 m. o buques existentes		251	Máquinas sin Dotación Permanente, pesqueros L≥ 24 m. (RD 1032)	
217	Nacional de arqueo 15 m. < L < 24 m., pesqueros		**CONTAMINACIÓN**		
216	Internacional de arqueo		325	Internacional de prevención de la contaminación por hidrocarburos (petroleros)	
9216	Internacional de arqueo reducido		344	Internacional de prevención de la contaminación por hidrocarburos (no	
FRANCOBORDO			231	Internacional de prevención de la contaminación ATMOSFÉRICA	
397	Navegación por aguas interiores		232	Suplemento del anterior (IAPP)	
3008	Internacional exención (NGV2000)			Contaminación atmosférica de motores (EIAPP)	
3009	Internacional FB (1966)		3017	CIQ	
3010	Exención relativo a FB (1966)		3018	CGrQ	
NAVEGABILIDAD			3019	CIG	
229	Embarcaciones L < 24 m.		3021	Sustancias Nocivas Líquidas	
1111	Buques de L ≥ 24 m. (e información técnica)		351	Aguas sucias	
1313	Recreo L ≤ 24 m.		**OTROS**		
1414	Recreo L≤ 24 m.		223	Acta de pruebas oficiales	
3013	Conformidad e inventario de equipo, pesqueros (armonizado L > 24 m.)		3024	Certificado de Aptitud para el transporte de mercancías sólidas a granel	
3011	Exención del anterior		218	Reconocimiento de la instalación FRIGORÍFICA	
4003	Conformidad e inventario de equipo, pesqueros (6 ≤ L≤24 m.)		233	Internacional relativo al sistema ANTIINCRUSTANTE	
4004	Conformidad pesqueros (L < 6 m.)		240	Prescripciones especiales buques MERCANCÍAS PELIGROSAS, regla II-2/19.4	
			241	Prescripciones especiales buques que transportan mercancías peligrosas(NGV)	
SEGURIDAD DE CONSTRUCCIÓN Y EQUIPO			322	Número máximo de PASAJEROS Y TRIPULANTES (Normas comp.)	
290	Seguridad buque Pasaje (1247/1999, 1423/2002, 1249/2003, 209/2004,1036/2004, 1544/2007, 457/2011. Directiva 2009/45/CE), buques en travesías nacionales.		700	Certificado Internacional de Eficiencia Energética	
291	Unido al de seguridad para buque de pasaje. Inventario de equipo (Modelo P)			Documento de limitaciones operacionales	
3004	Pasaje, como suplemento un Inventario de equipo (Modelo P) (Internacional)			Resolución de tripulación mínima (según Orden de 14 julio de 1964)	
313	Pasaje. Normas Complementarias flota nacional.			Documento de Tripulación mínima de seguridad (Minimum Safe Manning)	
318	Nacional embarcaciones L < 16 m., Normas complementarias			Certificado aptitud de medios flotantes de recepción desechos de buques	
354	Seguridad equipo, Normas complementarias (Nacional)			Convenio sobre el Trabajo Marítimo, 2006	
317	Nacional de Exención (Conv. Inter. 1974)				
319	Reconocimiento del Material Náutico				
3001	Buque de carga, como suplemento un Inventario de equipo (Modelo C)				
3007	Buque para fines Especiales				
3022	Naves de gran velocidad 1994				
3014	Naves de gran velocidad, 2000				

Documentación genérica	Documentación a aportar *(Marque con una X la documentación que se acompañe)*	
	1	Copia DNI, Pasaporte o NIF (en vigor).
	2	Consentimiento para que mis datos de identidad puedan ser consultados por la DGMM en virtud del RD 522/2006, de 28 de abril.
	3	Documento que acredite la representación, conforme al art. 32 de la ley 30/1992.
	4	Otra documentación, especificar cual:

En , a de de

Expre	

Firma del solicitante

SR CAPITÁN MARÍTIMO/JEFE DE DISTRITO DE

ANEXO II

MINISTERIO
DE FOMENTO

SECRETARÍA DE ESTADO DE INFRAESTRUCTURAS, TRANSPORTE Y VIVIENDA
SECRETARÍA GENERAL DE TRANSPORTE
DIRECCIÓN GENERAL DE LA MARINA MERCANTE
CAPITANIA MARITIMA DE:

Pág. nº___ de____

CONVENIO SOBRE EL TRABAJO MARÍTIMO, 2006.
FORMULARIO DE QUEJAS PARA TRIPULANTES EN BUQUES DE PABELLON ESPAÑOL.

DATOS PERSONALES.

Nombre y Apellidos:					
DNI:		Pasaporte:			
Domicilio:					
Población:		Provincia:		Código Postal:	
Teléfono Contacto:		Correo electrónico:			
Título Profesional:					
Cargo / Posición a bordo:					

DATOS DEL BUQUE DONDE SE ENCUENTRA ACTUALMENTE ENROLADO.

Nombre del buque:		Distintiva de llamada:	
Nº IMO:		Tipo de buque:	
Puerto de Matrícula:		Teléfono del buque:	
Puerto actual de escala:		Duración estancia estimada:	
Próximo puerto de escala:		Fecha estimada de la próxima escala:	

DATOS DE CONTACTO DE LA NAVIERA O ARMADOR.

Naviera o Armador:					
Domicilio de Naviera:				Teléfono:	
Población:		Provincia:		Código Postal:	
Nombre Persona Contacto:					
Teléfono Persona Contacto:		Correo electrónico:			

MOTIVO DE LA QUEJA. (Si necesita más espacio, adjunte páginas adicionales).

FECHA, HORA Y FIRMA DEL INTERESADO/A.	ESPACIO RESERVADO PARA LA PEGATINA DE REGISTRO.

A RELLENAR POR LA CAPITANIA MARITIMA DE:

<table>
<tr><td colspan="2">Identificación funcionario de Capitanía:</td><td></td><td>Firma funcionario:</td><td>Sello de Capitanía:</td></tr>
<tr><td colspan="2">En caso de quejas que afecten a competencias de los otros Organismos, se remite copia para su resolución a:
(Ver reverso con distribución de Reglas):</td><td>Fecha de remisión:</td><td rowspan="3"></td><td rowspan="3"></td></tr>
<tr><td colspan="2">Inspección Provincial de Trabajo de:</td><td></td></tr>
<tr><td colspan="2">Dirección Provincial del Instituto Social de la Marina de:</td><td></td></tr>
</table>

1. Este formulario es para uso exclusivo de presentación de quejas de marinos enrolados en buques de bandera española.

2. Este formulario no se utilizará para las posibles quejas que se presenten por tripulantes de buques extranjeros que recalen en puertos españoles. Para estos casos se seguirá el procedimiento establecido en el Convenio sobre el Trabajo Marítimo 2006, en la Regla 5.2.1, Norma A5.2.1. y en la Regla 5.2.2, Norma A5.2.2.

3. En la presentación de una queja relativa al cumplimiento de las disposiciones del Convenio sobre el Trabajo Marítimo, 2006 (Inclusive los derechos de la gente de mar), el marino denunciante no será hostigado (Regla 5.1.5 párrafo 2).

4. Las quejas y decisiones que se adopten al respecto serán registradas, y se le proporcionará una copia.

5. Tendrá usted derecho en todo momento a hacerse acompañar y representar por otro marino de su elección, del buque en el que se encuentre actualmente enrolado.

6. Las quejas formuladas no tendrán en ningún caso, la calificación de recurso administrativo, ni paralizarán las actuaciones establecidas en el Convenio sobre el Trabajo Marítimo, 2006 y en la Normativa española de aplicación.

7. Los datos personales y el motivo de la queja recogidos mediante este formulario serán tratados de forma confidencial, tal y como se establece en el Convenio Sobre el Trabajo Marítimo, 2006, en la Norma A5.1.4 párrafos 10 y 11 b).

8. La presentación de esta queja no irá en detrimento alguno del derecho de los tripulantes a reclamar reparación a través de los medios legales que estimen oportunos.

9. Las oficinas de recepción de quejas, presentadas por tripulantes de buques de bandera española, son las Capitanías Marítimas quienes resolverán o enviarán para su resolución, a la Inspección Provincial de Trabajo o a la Dirección Provincial del Instituto Social de la Marina (siempre que sean buques de bandera española), las quejas relativas a las áreas que sean de su competencia, según la siguiente distribución:

Corresponden a la Capitanía Marítima la resolución de quejas que afecten a las siguientes Reglas:

- Cualificaciones de la gente del mar (Regla 1.3).
- Procedimientos de tramitación de quejas a bordo (Regla 5.1.5).
- Niveles de dotación del buque (Regla 2.7).

Corresponden a la Inspección Provincial de Trabajo, la resolución de quejas que afecten a las siguientes Reglas:

- Edad Mínima (Regla 1.1).
- Acuerdos de empleo de la gente del mar (Regla 2.1).
- Utilización de todo servicio privado de contratación y de colocación autorizado, certificado o reglamentado (Regla 1.4).
- Horas de trabajo y descanso. (Regla 2.3).
- Alojamiento y servicios de esparcimiento. (Regla 3.1).
- Salud y seguridad y prevención de accidentes (Regla 4.3).
- Pago de los salarios (Regla 2.2).

Corresponden a la Dirección Provincial del Instituto Social de la Marina, la resolución de quejas que afecten a las siguientes Reglas:

- Certificado médico (Regla 1.2).
- Alojamiento y servicios de esparcimiento (Regla 3.1) (aspectos relativos a las instalaciones sanitarias, enfermería y al control de los medios sanitarios a bordo)
- Alimentación y servicio de fonda (Regla 3.2).
- Atención médica a bordo (Regla 4.1).

§ 47

Real Decreto 1561/1995, de 21 de septiembre, sobre jornadas especiales de trabajo. [Inclusión parcial]

Ministerio de Trabajo y Seguridad Social
«BOE» núm. 230, de 26 de septiembre de 1995
Última modificación: 2 de julio de 2020
Referencia: BOE-A-1995-21346

CAPITULO I

Disposiciones generales

Artículo 1. *Objeto y ámbito de aplicación.*

1. El presente Real Decreto tiene por objeto la regulación de ampliaciones y limitaciones en la ordenación y duración de la jornada de trabajo y de los descansos en determinados sectores de actividad y trabajos específicos cuyas peculiaridades lo requieren, de conformidad con lo previsto en los artículos 34, apartado 7, 36, apartado 1, y 37, apartado 1, de la Ley del Estatuto de los Trabajadores, texto refundido aprobado por Real Decreto legislativo 1/1995, de 24 de marzo.

2. Lo previsto en el presente Real Decreto será de aplicación, en las actividades y trabajos que en el mismo se contemplan, a las relaciones laborales reguladas por la Ley del Estatuto de los Trabajadores, con exclusión de las de carácter especial contempladas en su artículo 2 en las que se estará a lo dispuesto en su normativa específica.

Las disposiciones generales del Estatuto de los Trabajadores serán aplicables en cuanto no se opongan a las especiales que en este Real Decreto se establecen.

3. Las disposiciones de los capítulos I, II y IV de este Real Decreto sólo serán de aplicación a los trabajadores mayores de dieciocho años de edad.

Artículo 2. *Regímenes de descanso alternativos.*

1. Las reducciones contempladas en este Real Decreto de los descansos entre jornadas y semanal previstos en los artículos 34, apartado 3, y 37, apar tado 1, del Estatuto de los Trabajadores deberán ser compensadas mediante descansos alternativos, de duración no inferior a la reducción experimentada, a disfrutar dentro de los períodos de referencia que en cada caso se señalan, en la forma que se determine mediante acuerdo o pacto.

No obstante lo dispuesto en el párrafo anterior, en los convenios colectivos se podrá autorizar que, previo acuerdo entre la empresa y el trabajador afectado, la totalidad o parte de los descansos compensatorios debidos por las reducciones contempladas en este Real Decreto para los descansos entre jornadas pueda acumularse para su disfrute conjuntamente con las vacaciones anuales. Del mismo modo se podrán acumular las compensaciones contempladas para el medio día del descanso semanal.

Cuando en este Real Decreto se autorice un descanso entre jornadas de duración inferior a diez horas, la posibilidad prevista en el párrafo anterior quedará en todo caso limitada a la acumulación de aquellas horas que resten tras garantizar el disfrute, en los períodos de referencia indicados en cada caso, de un descanso mínimo de diez horas.

2. El disfrute de los descansos compensatorios previstos en este Real Decreto no podrá ser sustituido por compensación económica, salvo en caso de finalización de la relación laboral por causas distintas a las derivadas de la duración del contrato o en el previsto en el párrafo c) del artículo 18.

A tal fin, la aplicación de los regímenes especiales de jornada previstos en este Real Decreto a los trabajadores con contratos de duración determinada o temporal o a los contratados a tiempo parcial para prestar servicios en trabajos fijos discontinuos, estará condicionada a la posibilidad de disfrute de los descansos compensatorios, dentro de los períodos de referencia establecidos en cada caso, antes de la finalización del contrato o período de actividad.

CAPITULO II

Ampliaciones de jornada

[. . .]

Sección 4.ª Transportes y trabajo en el mar

Subsección 1.ª Disposiciones comunes

Artículo 8. *Tiempo de trabajo efectivo y tiempo de presencia.*

1. Para el cómputo de la jornada en los diferentes sectores del transporte y en el trabajo en el mar se distinguirá entre tiempo de trabajo efectivo y tiempo de presencia.

Se considerará en todo caso tiempo de trabajo efectivo aquel en el que el trabajador se encuentre a disposición del empresario y en el ejercicio de su actividad, realizando las funciones propias de la conducción del vehículo o medio de transporte u otros trabajos durante el tiempo de circulación de los mismos, o trabajos auxiliares que se efectúen en relación con el vehículo o medio de transporte, sus pasajeros o su carga.

Se considerará tiempo de presencia aquel en el que el trabajador se encuentre a disposición del empresario sin prestar trabajo efectivo, por razones de espera, expectativas, servicios de guardia, viajes sin servicio, averías, comidas en ruta u otras similares.

En los convenios colectivos se determinarán en cada caso los supuestos concretos conceptuables como tiempo de presencia.

2. Serán de aplicación al tiempo de trabajo efectivo la duración máxima de la jornada ordinaria de trabajo prevista en el artículo 34 del Estatuto de los Trabajadores y los límites establecidos para las horas extraordinarias en su artículo 35.

Los trabajadores no podrán realizar una jornada diaria total superior a doce horas, incluidas, en su caso, las horas extraordinarias.

3. Los tiempos de presencia no podrán exceder en ningún caso de veinte horas semanales de promedio en un período de referencia de un mes y se distribuirán con arreglo a los criterios que se pacten colectivamente y respetando los períodos de descanso entre jornadas y semanal propios de cada actividad.

Las horas de presencia no computarán a efectos de la duración máxima de la jornada ordinaria de trabajo, ni para el límite máximo de las horas extraordinarias. Salvo que se acuerde su compensación con períodos equivalentes de descanso retribuido, se abonarán con un salario de cuantía no inferior al correspondiente a las horas ordinarias.

Artículo 9. *Descanso entre jornadas y semanal.*

Salvo disposiciones específicas aplicables de conformidad con lo dispuesto en las subsecciones correspondientes de esta sección, se deberá respetar en todo caso un descanso mínimo entre jornadas de diez horas, pudiéndose compensar las diferencias hasta

las doce horas establecidas con carácter general, así como computar el descanso semanal de día y medio, en períodos de hasta cuatro semanas.

[. . .]

Subsección 5.ª Trabajo en la mar

Artículo 15. *Ámbito de aplicación personal de las disposiciones sobre tiempo de trabajo y descanso en el trabajo en la mar.*

1. Las disposiciones contenidas en esta subsección serán de aplicación en el trabajo en la mar a los trabajadores que presten servicios a bordo de los buques y embarcaciones.

2. No obstante lo dispuesto en el apartado anterior, no quedará sometido a las normas sobre jornadas previstas en este Real Decreto el capitán o persona que ejerza el mando de la nave, siempre que no venga obligado a montar guardia, que se regirá a estos efectos por las cláusulas de su contrato en cuanto no configuren prestaciones que excedan notoriamente de las que sean usuales en el trabajo en la mar.

Artículo 16. *Tiempo de trabajo en el mar.*

1. Los trabajadores no podrán realizar una jornada total diaria superior a doce horas, incluidas, en su caso, las horas extraordinarias, tanto si el buque se halla en puerto como en la mar, salvo en los siguientes supuestos:

a) En los casos de fuerza mayor en que sea necesario para garantizar la seguridad inmediata del buque o de las personas o la carga a bordo, o para socorrer a otros buques o personas que corran peligro en alta mar.

b) Cuando se trate de proveer al buque de víveres, combustible o material lubricante en casos de apremiante necesidad, de la descarga urgente por deterioro de la mercancía transportada o de la atención debida por maniobras de entrada y salida a puerto, atraque, desatraque y fondeo.

Salvo en los supuestos de fuerza mayor a los que se refiere el párrafo a) anterior, en los que la jornada se podrá prolongar por el tiempo que resulte necesario, la jornada total resultante no podrá exceder en ningún caso de catorce horas por cada período de veinticuatro horas, ni de setenta y dos horas por cada período de siete días.

2. Las horas de exceso que se realicen sobre la jornada ordinaria pactada conforme a lo dispuesto en el artículo 34 del Estatuto de los Trabajadores se compensarán o abonarán según lo establecido en el apartado 1 del artículo 35.

En las embarcaciones dedicadas a la pesca, podrá acordarse entre empresas y tripulantes el establecimiento de un concierto o forma supletoria para la liquidación de las horas extraordinarias, a salvo siempre de lo pactado en convenio colectivo.

Artículo 17. *Descanso entre jornadas.*

1. Se considerará tiempo de descanso en la mar aquel en que el trabajador esté libre de todo servicio.

2. En la marina mercante, el descanso entre jornadas se adecuará a las siguientes normas:

a) Entre el final de una jornada y el comienzo de la siguiente los trabajadores tendrán derecho a un descanso mínimo de ocho horas. Este descanso será de doce horas cuando el buque se halle en puerto, considerando como tal el tiempo en que el personal permanezca en tierra o a bordo por su propia voluntad, excepto en caso de necesidad de realización de operaciones de carga y descarga durante escalas de corta duración o de trabajos para la seguridad y mantenimiento del buque en que podrá reducirse a un mínimo, salvo fuerza mayor, de ocho horas.

b) Al organizarse los turnos de guardia en la mar, deberá tenerse presente que los mismos no podrán tener una duración superior a cuatro horas y que a cada guardia sucederá un descanso de ocho horas ininterrumpidas.

c) En los convenios colectivos se podrá acordar la distribución de las horas de descanso en un máximo de dos períodos, uno de los cuales deberá ser de, al menos, seis horas ininterrumpidas. En este supuesto, el intervalo entre dos períodos consecutivos de descanso no excederá de catorce horas.

Esta posibilidad no será en ningún caso de aplicación al personal sometido a guardias de mar, para el que se estará siempre a lo dispuesto en el párrafo b) anterior.

3. En las embarcaciones dedicadas a la pesca, el descanso entre jornadas se adecuará a las siguientes normas:

a) Entre el final de una jornada y el comienzo de la siguiente los trabajadores tendrán derecho a un descanso mínimo de seis horas.

b) Respetando lo establecido en el párrafo anterior, en los convenios colectivos se podrá acordar la distribución de las horas de descanso en un máximo de dos períodos. En este supuesto, el intervalo entre dos períodos consecutivos de descanso no excederá de catorce horas.

4. Las diferencias entre los descansos entre jornadas previstos en este artículo y las doce horas establecidas con carácter general se compensarán en la forma establecida en el artículo 9. En los convenios colectivos podrá acordarse la ampliación del periodo de referencia previsto en dicho artículo hasta un máximo de ciento ochenta días.

5. Los ejercicios periódicos tales como lucha contra incendios y abandono que impongan las normas nacionales e internacionales deberán realizarse de forma que perturben lo menos posible los tiempos de descanso y no provoquen fatiga.

Artículo 18. *Descanso semanal.*

El descanso semanal de día y medio, que podrá computarse en la forma prevista en el artículo 9, se disfrutará teniendo en cuenta las siguientes normas:

a) El descanso será obligatorio para la totalidad del personal, incluido el capitán o quien ejerza el mando de la nave no sometido al régimen de jornada.

b) Si al finalizar cada periodo de embarque no se hubieran disfrutado la totalidad de los días de descanso que correspondan, se acumularán para ser disfrutados cuando el buque tenga que efectuar una permanencia prolongada en puerto, por reparación u otras causas, o para su disfrute unido al periodo de vacaciones, de acuerdo con lo que se pacte en convenio colectivo.

c) No obstante y siempre que se garantice en todo caso el disfrute de un día de descanso semanal en los términos previstos en los apartados anteriores, si así se acordara en convenio colectivo, los interesados podrán optar por la compensación en metálico, como horas extraordinarias, de hasta un máximo de la mitad de los restantes días de descanso no disfrutados. Del mismo modo se compensarán aquellos días de descanso no disfrutados cuya acumulación en la forma prevista en el párrafo b) pudiera originar graves perjuicios no dimanantes de escasez de plantilla.

Artículo 18 bis. *Control del tiempo de trabajo en la marina mercante.*

1. En los buques dedicados a la marina mercante, deberá colocarse en un lugar fácilmente accesible del buque un cuadro, en el que figuren los datos contenidos en el modelo normalizado que se incluye en el anexo I del presente Real Decreto, redactado en el idioma común de trabajo a bordo y en inglés, en el que se especifique la organización del trabajo a bordo y en el que figuren para cada cargo, al menos:

a) El programa de servicio en la mar y en puerto.

b) El número máximo de horas de trabajo o el número mínimo de horas de descanso de conformidad con lo establecido en el presente Real Decreto y, en su caso, en el convenio colectivo que resulte de aplicación al buque.

Los datos contenidos en el cuadro deberán actualizarse cuando los cambios en la organización del trabajo a bordo lo hicieran necesario.

2. Deberán llevarse a bordo registros individuales para cada trabajador de las horas diarias de trabajo o de las horas diarias de descanso, en los que figuren los datos contenidos

en el modelo que se incluye en el anexo II del presente Real Decreto, redactados en el idioma común de trabajo a bordo y en inglés. Los modelos de registros le serán facilitados al trabajador por el capitán o por una persona autorizada por éste.

Los registros serán cumplimentados diariamente por el trabajador y firmados semanalmente por el capitán, o por una persona autorizada por éste, y por el propio trabajador, a quien se entregará mensualmente una copia de su registro.

Los registros estarán sujetos a las funciones de vigilancia y exigencia del cumplimiento de la legislación laboral que corresponden a la Inspección de Trabajo y Seguridad Social.

3. El naviero deberá conservar a disposición de la autoridad laboral el cuadro y los registros de los tres últimos años.

4. Deberá llevarse a bordo, en un lugar fácilmente accesible para la tripulación, un ejemplar de las disposiciones legales y reglamentarias y de los convenios colectivos aplicables al tiempo de trabajo en el buque.

[. . .]

§ 48

Real Decreto 258/1999, de 12 de febrero, por el que se establecen condiciones mínimas sobre la protección de la salud y la asistencia médica de los trabajadores del mar. [Inclusión parcial]

Ministerio de la Presidencia
«BOE» núm. 47, de 24 de febrero de 1999
Última modificación: 22 de diciembre de 2021
Referencia: BOE-A-1999-4527

CAPÍTULO I

Disposiciones generales

Artículo 1. *Objeto.*

El presente Real Decreto tiene por objeto la transposición de los contenidos de la Directiva 92/29/CE, sobre «Disposiciones mínimas de seguridad y salud para promover una mejor asistencia médica a bordo de los buques» a la normativa española, con el fin de garantizar la asistencia sanitaria en el mar, mediante la regulación de aspectos tales como la dotación de los botiquines de que han de ir provistos los buques, la formación sanitaria de los trabajadores del mar y la existencia de medios de consulta médica a distancia.

Artículo 2. *Ámbito de aplicación.*

1. El presente Real Decreto será de aplicación a toda embarcación debidamente registrada o abanderada en España, de acuerdo con lo dispuesto en la Ley de Puertos del Estado y de la Marina Mercante, que realice navegación marítima o pesquera con exclusión de:

a) La navegación fluvial.
b) Los buques de guerra.
c) Las embarcaciones de recreo utilizadas para fines no comerciales que no dispongan de una tripulación profesional, y
d) Los remolcadores que naveguen en la zona portuaria.

2. Las medidas que se establecen en la presente disposición se aplicarán a los tripulantes enrolados, así como a las personas en período de formación, aprendices y trabajadores en prácticas que se encuentren, asimismo, enrolados, no siendo de aplicación a los prácticos y al personal de tierra que realice trabajos a bordo de un buque en puerto.

CAPÍTULO II

Botiquín

Artículo 3. *Tipos de botiquines y su contenido.*

1. Todo buque, según la categoría en que esté clasificado conforme a lo establecido en el anexo I, debe llevar permanentemente a bordo un botiquín general con el contenido mínimo que figura en la sección I del anexo II, que deberá mantenerse en todo momento en buen estado y completarse o renovarse lo antes posible y, en cualquier caso, será prioritario en los procedimientos normales de abastecimiento.

No obstante lo indicado en el párrafo anterior, el Instituto Social de la Marina podrá autorizar, en función de las características estructurales de las embarcaciones, una dotación distinta a la establecida en el anexo II, siempre que dicha dotación incluya los contenidos mínimos establecidos en la normativa comunitaria.

2. Todo buque debe disponer permanentemente de un botiquín auxiliar:

a) En cada una de sus balsas salvavidas, con la dotación de fármacos y material sanitario establecida en la sección II.2 del anexo II.

b) En cada bote salvavidas, con la dotación de fármacos y material sanitario consignada en la sección II.1 del anexo II.

3. Todo buque que transporte o sea susceptible de ser utilizado para transportar una o varias de las sustancias peligrosas enumeradas en el anexo III está obligado a llevar a bordo, al menos, la dotación prevista en la sección II.3 del anexo II.

4. Los médicos de sanidad marítima del Instituto Social de la Marina podrán determinar, cuando se produzcan dificultades de suministro debidamente acreditadas, la sustitución de los fármacos o material sanitario reglamentario por cualquier otro que posea idénticas indicaciones, manteniendo en lo posible, en el caso de los fármacos, la vía de administración.

En estos supuestos, en los envases de las especialidades sustituyentes deberá anotarse el principio activo y presentación que han sido reemplazados. Asimismo, la sustitución recomendada deberá ser consignada por el médico responsable de la misma en el documento de control del contenido del correspondiente botiquín.

5. Todos los botiquines a bordo, generales y auxiliares, deberán incluir la siguiente documentación sanitaria debidamente cumplimentada por el responsable sanitario a bordo:

a) Documento de control del contenido del botiquín, en el que debe constar la dotación preceptiva de fármacos y material sanitario de cada tipo de botiquín, la cantidad y la fecha de caducidad de sus elementos, acorde con los modelos incluidos en el anexo IV.

b) Libro de administración de fármacos a bordo, donde deberán anotarse los consumos de medicamentos que se produzcan durante los embarques, la persona a quien se administra, la fecha, fármaco, dosis y responsable de la prescripción, conforme al modelo consignado en el anexo V.

Artículo 4. *Modelo de contenedores y armarios.*

Los contenedores y armarios, donde han de guardarse los medicamentos y demás efectos del contenido de los distintos tipos de botiquín, deberán estar identificados de forma permanente e indeleble con el nombre y el número de identificación del buque (NIB) al que pertenecen y adaptarse a los modelos que figuran en el anexo VII. Asimismo, deberá encontrase señalizada, de forma visible, la ubicación de los botiquines a bordo y de las camillas, en su caso.

No obstante lo indicado en el párrafo anterior, el Instituto Social de la Marina podrá autorizar excepcionalmente, en función de las características estructurales, actividad y tipo de navegación de determinadas embarcaciones, la disponibilidad de contenedores o armarios distintos de los contemplados en el anexo VII.

Aquellos buques que cuenten con médico a bordo no estarán obligados a llevar los modelos de armarios detallados en dicho anexo, pero sí deberán incluir el contenido obligatorio del anexo II que le corresponda según el tipo de buque, sin perjuicio de que a criterio del médico responsable se pueda aumentar dicho contenido, tanto en número de

especialidades como en cantidad, en relación proporcional a las personas que vayan a bordo.

Artículo 5. *Información sobre el uso del contenido de los botiquines.*

El botiquín irá obligatoriamente acompañado de la guía sanitaria a bordo editada por el Instituto Social de la Marina. Dicha guía se facilitará con carácter gratuito y en ella se explicará el modo de utilización del contenido del botiquín.

La guía sanitaria a bordo no será en ningún caso sustitutoria de la asistencia médica por radio, a que se refiere el artículo 16 del presente Real Decreto, sino complementaria de la misma.

Los buques que por su actividad estén obligados a llevar antídotos, deberán disponer a bordo además, de la guía de primeros auxilios para uso en caso de accidentes relacionados con mercancías peligrosas editada por la Organización Marítima Internacional (OMI).

Artículo 6. *Prescripción, dispensación y control de fármacos.*

1. Para la dotación y reposición de los fármacos componentes de la dotación preceptiva de los botiquines a bordo, se cumplimentará el apartado 1 del modelo unificado de solicitud incluido como anexo VIII, el cual será presentado en formato electrónico a través del servicio correspondiente del Registro electrónico disponible en la Sede Electrónica de la Seguridad Social, o bien a través del Registro Electrónico General disponible en el Punto de Acceso General electrónico de la Administración General del Estado, mediante el uso de un sistema de firma admitido de los previstos en el artículo 10 de la Ley 39/2015, de 1 de octubre, del Procedimiento Administrativo Común de las Administraciones Públicas.

2. El médico del centro de sanidad marítima del Instituto Social de la Marina competente, valorará la oportunidad de la prescripción, emitiendo en su caso la receta correspondiente, conforme a los modelos recogidos en el anexo X.

En el caso de los medicamentos estupefacientes, los facultativos de los centros de sanidad marítima del Instituto Social de la Marina formalizarán la prescripción utilizando las recetas específicas para dicho fin proporcionadas por el servicio competente de la comunidad autónoma, con la anotación impresa de su uso exclusivo para el botiquín del barco. En el lugar del nombre del paciente figurará el nombre del barco a cuyo botiquín vaya destinado el fármaco estupefaciente, y en el lugar del DNI del paciente constará el NIF del armador o empresa y su nombre o razón social.

3. Respecto a la adquisición de medicamentos extranjeros, los interesados deberán presentar la correspondiente solicitud ante los departamentos de medicamentos extranjeros de la comunidad autónoma correspondiente, adjuntando el informe emitido por un médico de sanidad marítima del Instituto Social de la Marina justificativo de su suministro.

4. La dispensación de los fármacos para la dotación y reposición de los botiquines se efectuará en las oficinas de farmacia abiertas al público o en los servicios farmacéuticos designados por la comunidad autónoma, según corresponda, de acuerdo con la legislación vigente.

5. El control de los fármacos que componen la dotación de los botiquines de a bordo será realizado por el responsable sanitario del buque. Cuando dicho responsable desembarque actualizará, en su caso, el documento del contenido del botiquín de a bordo para conocimiento del próximo responsable sanitario.

Artículo 7. *Revisión periódica de botiquines.*

1. La revisión periódica de los botiquines generales y auxiliares será efectuada con una periodicidad máxima de un año, por los médicos o enfermeros de sanidad marítima del Instituto Social de la Marina, sin perjuicio de las actuaciones que, en tal sentido, correspondan a la Inspección de Trabajo y Seguridad Social o a las capitanías marítimas.

El control de los botiquines auxiliares será realizado junto a la revisión del botiquín general del buque.

La revisión del botiquín de las balsas salvavidas se hará coincidir con la revisión de mantenimiento de las mismas y será llevada a cabo por las estaciones de servicio reconocidas por la autoridad competente.

2. En todas las revisiones se comprobará que los botiquines de a bordo cumplen con lo dispuesto en este real decreto, que su dotación es la reglamentaria, las condiciones de conservación del continente y contenido son adecuadas, se respetan las fechas de caducidad de los componentes y se encuentran debidamente señalizados e identificados. Asimismo, se verificará la existencia, registro y custodia de la documentación sanitaria obligatoria en función del tipo de botiquín.

Articulo 8. *Procedimiento de revisión de los botiquines.*

1. Para llevar a cabo la revisión de los botiquines de a bordo, el armador o representante legal de la empresa deberá cumplimentar los apartados correspondientes del modelo unificado de solicitud incluido como anexo VIII.

2. La solicitud cumplimentada deberá presentarse en formato electrónico a través del servicio correspondiente del Registro electrónico disponible en la Sede Electrónica de la Seguridad Social, o bien a través del Registro Electrónico General disponible en el Punto de Acceso General electrónico de la Administración General del Estado, mediante el uso de un sistema de firma admitido de los previstos en el artículo 10 de la Ley 39/2015, de 1 de octubre.

3. La solicitud deberá ir acompañada del documento de control del contenido del botiquín o botiquines de los que se solicita la revisión, cumplimentados por el responsable sanitario de a bordo, cuya fecha no será superior a los quince días previos a la solicitud de revisión.

4. El responsable del Instituto Social de la Marina que efectúe la revisión del botiquín o botiquines de a bordo podrá solicitar cuantas pruebas o evidencias estime precisas para verificar el cumplimiento de los requisitos establecidos con relación al continente, contenido, ubicación, señalización y mantenimiento del botiquín de a bordo.

5. El resultado de la revisión del botiquín de a bordo se hará constar en el certificado de revisión del botiquín correspondiente que será proporcionado por el Instituto Social de la Marina, y se ajustará a los modelos incluidos en el anexo VI.

6. El procedimiento descrito no será aplicable para las revisiones de botiquines que se practiquen por los médicos de los centros asistenciales del Instituto Social de la Marina en el extranjero ni a las que se pueden llevar a efecto, con carácter excepcional, por el personal sanitario de los buques asistenciales del Instituto Social de la Marina. Dicho procedimiento tampoco es aplicable, de acuerdo con lo dispuesto en el artículo 7.1, a la revisión de los botiquines de las balsas salvavidas.

7. Los posibles incumplimientos detectados en relación a la disponibilidad de los correspondientes certificados válidos de revisión del botiquín o botiquines preceptivos a bordo, se pondrán en conocimiento de la Inspección de Trabajo y Seguridad Social y de la administración marítima competente, a los efectos oportunos.

CAPÍTULO III

Instalaciones y personal sanitario. Responsabilidades

Artículo 9. *Local de cuidados médico-sanitarios.*

1. Con carácter general, todo buque de arqueo bruto (GT) superior a 500, con una dotación igual o superior a quince tripulantes y que efectúe viajes que excedan de cuarenta y ocho horas de duración deberá disponer de un local independiente que permita la administración de cuidados sanitarios en condiciones materiales e higiénicas satisfactorias.

Todos los remolcadores del grupo III, clase número 3.4 (anexo I, sección 2), de arqueo bruto (GT) superior a 500, deberán disponer de esta dependencia a bordo, independientemente de su dotación mínima de tripulantes.

Los buques pesqueros de nueva construcción o que hayan efectuado cambios significativos en los espacios de alojamiento a partir del día 3 de julio de 2020, de más de 500 toneladas de registro bruto (TRB) en los que viajen quince o más pescadores durante más de tres días o de 45 metros de eslora L o más, independientemente del número de tripulantes y de la duración del viaje, deberán disponer de un local separado que permita dispensar cuidados médicos.

Las instalaciones de los locales de cuidados medico sanitarios deberán estar adecuadamente equipadas, y mantenidas en condiciones higiénicas.

El número mínimo de camas que debe tener el local de cuidados sanitarios es de dos. Cuando el número de personas embarcadas exceda de veinte, contará al menos con tres camas.

El local de cuidados sanitarios debe estar situado en un lugar de fácil acceso, que permita una evacuación lo más rápida posible en casos de emergencia, y donde sus ocupantes puedan estar alojados cómodamente y recibir la asistencia de forma adecuada. Deberá estar concebido de manera que permita realizar desde él la consulta médica por radio y permita la ubicación en su interior del botiquín reglamentario a bordo con todos sus componentes.

Los ocupantes del mismo deben disponer, para su uso exclusivo, de retretes situados en el propio local o en su proximidad inmediata. El local de cuidados sanitarios no podrá destinarse, en ningún caso, a otro uso que no sea la asistencia sanitaria.

2. Todo buque cuya tripulación comprenda 100 trabajadores o más y que efectúe un trayecto internacional de más de tres días, deberá contar entre su tripulación con un médico encargado de la asistencia médica de los trabajadores.

Artículo 10. *Responsable de suministro y renovación del botiquín.*

El suministro y la renovación del contenido del botiquín y de los antídotos se realizará bajo la responsabilidad exclusiva del empresario, sin que en ningún caso pueda implicar ninguna carga financiera para los tripulantes.

Artículo 11. *Gestión del botiquín y de la asistencia sanitaria.*

La responsabilidad de la gestión del botiquín y de los antídotos quedará encomendada al capitán o persona que ostente el mando del buque. Sin perjuicio de ello, éstos podrán delegar las tareas de uso y mantenimiento de dicho botiquín en uno o más tripulantes especialmente designados por su competencia, según lo estipulado en el artículo 14 del presente Real Decreto.

En el caso de una urgencia médica a bordo, el capitán, patrón o responsable sanitario, procurará obtener consejo médico, adoptando las medidas oportunas para lograr, lo más rápidamente posible, los medicamentos, antídotos y material médico que en ese momento no se encuentren a bordo, y que sean necesarios para el adecuado tratamiento del paciente.

El capitán o la persona que ostente el mando del buque deberá, asimismo, poner todos los medios a su alcance para que el paciente embarcado reciba la oportuna asistencia en tierra a la mayor brevedad, cuando así lo haya aconsejado el médico que realice la consulta. Las medidas adoptadas al respecto lo serán, igualmente, con cargo al empresario, sin que puedan imputarse cargas financieras a los tripulantes.

[. . .]

CAPÍTULO V

Asistencia médica a distancia

Artículo 16. *Consulta médica por radio.*

Con el fin de garantizar una asistencia médica de urgencia a las tripulaciones, se establece la competencia del Centro Radio-Médico Español dependiente del Instituto Social de la Marina, como servicio gratuito y permanente.

El Instituto Social de la Marina garantizará que los médicos que presten sus servicios en el Centro Radio-Médico Español tengan una formación continuada y específica respecto a las condiciones particulares que existen a bordo de los buques.

El Centro Radio-Médico Español podrá poseer, con el acuerdo de los trabajadores afectados y con el fin de optimizar la asistencia médica por radio, datos personales de carácter médico. Dichos datos tendrán un tratamiento confidencial.

[. . .]

§ 49

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. [Inclusión parcial]

Ministerio de Fomento
«BOE» núm. 253, de 20 de octubre de 2011
Última modificación: 29 de enero de 2025
Referencia: BOE-A-2011-16467

[. . .]

TEXTO REFUNDIDO DE LA LEY DE PUERTOS DEL ESTADO Y DE LA MARINA MERCANTE

[. . .]

LIBRO PRIMERO

Sistema portuario de titularidad estatal

[. . .]

TÍTULO IV

Medio ambiente y seguridad

Artículo 62. *Prevención y lucha contra la contaminación en el dominio público portuario.*

1. Se prohíben los vertidos o emisiones contaminantes, ya sean sólidos, líquidos o gaseosos, en el dominio público portuario, procedentes de buques o de medios flotantes de cualquier tipo.

No tienen la consideración de vertidos las obras de relleno con materiales de origen terrestre o marítimo para la modificación o ampliación de puertos.

2. Las instalaciones de manipulación y transporte de mercancías, las refinerías de petróleo, las factorías químicas y petroquímicas, las instalaciones de almacenamiento y distribución de productos químicos y petroquímicos, las instalaciones para el abastecimiento de combustibles a buques, los astilleros e instalaciones de reparación naval, así como cualquier otra actividad comercial o industrial que se desarrolle en el dominio público portuario, deberán contar con medios suficientes para la prevención y lucha contra la contaminación accidental, marina, atmosférica y terrestre, de acuerdo con lo establecido en la normativa aplicable y, en su caso, en los Pliegos de Prescripciones Particulares de los servicios portuarios, en las condiciones particulares para la prestación de los servicios

comerciales, en las condiciones fijadas por la Autoridad Portuaria en el contenido de las licencias o en las cláusulas de las autorizaciones y concesiones.

Dichas instalaciones deberán contar con un plan de contingencias por contaminación accidental, que será tenido en cuenta por la Autoridad Portuaria correspondiente para la elaboración del Plan Interior de Contingencias del Puerto, que será aprobado de acuerdo con lo previsto en la normativa aplicable. El Plan Interior de Contingencias formará parte de las Ordenanzas del Puerto.

La disponibilidad de estos medios será exigida por la Autoridad Portuaria para autorizar la prestación de los servicios y el funcionamiento de las instalaciones portuarias incluidas en el párrafo primero de este apartado.

3. Las Autoridades Portuarias serán los organismos competentes en la prevención y control de las emergencias por contaminación en la zona de servicio de los puertos que gestionen, así como de la limpieza y control de las contaminaciones que se produzcan.

4. Todos los vertidos desde tierra al mar requerirán autorización de la Administración competente, sin perjuicio de la autorización o concesión de ocupación de dominio público que, en su caso, otorgará la Autoridad Portuaria.

Artículo 63. *Recepción de desechos y residuos procedentes de buques.*

1. Las Autoridades Portuarias elaborarán y aprobarán cada tres años un Plan de Recepción de Residuos, con el contenido establecido en el Real Decreto 1381/2002, de 20 de diciembre, sobre instalaciones portuarias de recepción de desechos generados por los buques y residuos de carga, previo informe de Puertos del Estado.

2. Los desechos generados por buques deberán descargarse a tierra, debiendo solicitar a tal efecto el servicio portuario de recepción de desechos generados por buques regulado en el artículo 132 de esta ley.

3. Las refinerías de petróleo, factorías químicas y petroquímicas, instalaciones para el almacenamiento y distribución de productos químicos y petroquímicos e instalaciones para el abastecimiento de combustibles líquidos que posean terminales de carga o descarga de hidrocarburos en zonas portuarias, cuyas características así lo justifiquen, así como los astilleros e instalaciones de reparación naval o de desguace deberán disponer, en las cercanías de los terminales y muelles, de servicio de recepción de los residuos de carga y de las aguas de lastre de los buques con destino a dichas instalaciones, regulados por los anexos I y II del Convenio MARPOL 73/78, así como de los medios necesarios para prevenir y combatir los derrames. Los titulares de estas instalaciones portuarias deberán disponer, además, de servicios de recepción para los desechos generados por los buques correspondientes a los anexos I, IV, V y VI del Convenio MARPOL 73/78, en las condiciones establecidas en las Prescripciones Particulares, en el caso de que no exista ninguna empresa prestadora con licencia para prestar este servicio en el ámbito geográfico de dichas instalaciones.

Los desechos y residuos recogidos deberán ser sometidos a procesos de tratamiento y eliminación adecuados conforme a la normativa vigente; en el caso de que dichos procesos no se lleven a cabo con medios propios, los titulares de estas instalaciones portuarias deberán acreditar un compromiso de aceptación de los desechos y residuos por parte de un gestor debidamente autorizado.

Los astilleros y las instalaciones y empresas de reparación naval o de desguace deberán disponer de instalaciones y medios para la recepción y tratamiento de sustancias que contribuyan a agotar la capa de ozono y los equipos que contienen dichas sustancias cuando éstos se retiren de los buques, según se contempla en el anexo VI del Convenio MARPOL 73/78.

Sin perjuicio de las autorizaciones que sean exigibles por otras Administraciones, la disponibilidad de estos servicios de recepción será exigida por la Autoridad Portuaria para autorizar el funcionamiento de las instalaciones portuarias incluidas en los apartados anteriores. Asimismo, su no disponibilidad podrá ser causa para no autorizar la entrada de buques con destino a dichas instalaciones portuarias.

4. Los titulares de las citadas instalaciones portuarias deberán aprobar un Plan de Recepción de Desechos y Residuos con arreglo a lo indicado en el anexo I del Real Decreto 1381/2002, de 20 de diciembre, que deberá ser aprobado por la Autoridad Portuaria y que

pasará a formar parte del Plan de Recepción del Puerto. Trimestralmente, comunicarán a la Autoridad Portuaria la relación de servicios de recogida realizados, indicando el buque, el tipo de desecho o residuo y la cantidad recibida, entre otros datos que se les soliciten. Además, a cada buque que utilice sus servicios de recepción, estas instalaciones portuarias deberán expedir un recibo de residuos MARPOL, según el modelo unificado que figura en el anexo III del Real Decreto 1381/2002, de 20 de diciembre. La Autoridad Portuaria podrá supervisar el cumplimiento del Plan de Recepción de los titulares de dichas instalaciones.

5. En el supuesto de buques que no tengan como destino alguna de las instalaciones referidas anteriormente, corresponderá a las empresas que efectúen las operaciones de carga o descarga del buque garantizar la recepción de residuos de carga procedentes del mismo, si los hubiere, así como los que se encuentren en las zonas de tránsito y maniobra, evitando y combatiendo, en su caso, los derrames de carga accidentales.

[...]

§ 50

Real Decreto 128/2022, de 15 de febrero, sobre instalaciones portuarias receptoras de desechos de buques. [Inclusión parcial]

Ministerio de la Presidencia, Relaciones con las Cortes y Memoria Democrática
«BOE» núm. 40, de 16 de febrero de 2022
Última modificación: sin modificaciones
Referencia: BOE-A-2022-2465

CAPÍTULO I

Disposiciones generales

[. . .]

Artículo 2. *Definiciones.*

A efectos de lo dispuesto en este real decreto, se entiende por:

a) «Arqueo bruto»: El tonelaje del buque (GT), en su forma definida en el Convenio internacional de arqueo de buques, hecho en Londres el 23 de junio de 1969, según figura consignado en el certificado de arqueo.

b) «Buque»: Cualquier buque, embarcación o artefacto naval, con o sin desplazamiento, apto para la navegación marítima.

c) «Buque de Estado»: Buques afectos a la Defensa Nacional u otros de titularidad o uso público, siempre que presten con carácter exclusivo servicios públicos de carácter no comercial.

d) «Buque pesquero»: Buque equipado o utilizado para la captura comercial de los recursos pesqueros.

e) «Buque de recreo»: Buque de cualquier tipo, con independencia de su modo de propulsión, que tengan una eslora superior a 24 metros y un arqueo bruto inferior a 3.000, proyectado y destinado para fines recreativos o deportivos, con capacidad para transportar hasta 12 pasajeros sin contar la tripulación.

f) «Buque tradicional»: Cualquier buque histórico y sus reproducciones singulares, incluidas las diseñadas para fomentar y promover los oficios tradicionales y la náutica, que sirven como monumentos culturales vivos, gobernados con arreglo a los principios tradicionales de la náutica y la técnica.

g) «Capacidad de almacenamiento suficiente»: La capacidad suficiente para almacenar desechos a bordo desde el momento de salir del puerto hasta el siguiente puerto de escala, incluidos los que probablemente vayan a generarse durante el viaje.

h) «Convenio MARPOL»: El Convenio internacional para prevenir la contaminación ocasionada por los buques, 1973, modificado por los protocolos de 1978 y de 1997, en su versión vigente.

i) «Desechos de buques»: Los desechos generados por buques, los residuos de carga y los desechos pescados de manera no intencionada. Los desechos de buques se consideran residuos con arreglo a lo establecido en el artículo 3.a) de la Ley 22/2011, de 28 de julio, de residuos y suelos contaminados.

j) «Desechos generados por buques»: Los desechos que se producen durante el servicio de un buque, distintos de los residuos de carga, contemplados en los anexos I, IV, V y VI del Convenio MARPOL.

k) «Desechos pescados de manera no intencionada»: Los desechos recogidos en las artes de pesca de forma no intencionada durante operaciones de pesca.

l) «Embarcación de recreo»: Cualquier embarcación, con independencia de su medio de propulsión, que tenga una eslora comprendida entre 2,5 y 24 metros, proyectada y destinada para fines recreativos o deportivos, y que no transporte más de 12 pasajeros.

m) «Entidad gestora del puerto»: La entidad pública a cuyo cargo se encuentra la administración y gestión de un puerto. Dentro de esta denominación se engloban las autoridades portuarias de los puertos de titularidad estatal y las autoridades competentes en los puertos bajo jurisdicción de una comunidad autónoma litoral.

n) «Escala»: La entrada, estancia y salida de un buque en un puerto.

ñ) «Escalas frecuentes»: Las escalas de un buque en el mismo puerto al menos una vez por quincena.

o) «Escalas regulares»: Los trayectos repetidos del mismo buque que formen un patrón constante entre puertos determinados o una serie de viajes con salida y destino en el mismo puerto sin escalas intermedias.

p) «GISIS»: El sistema mundial integrado de información marítima establecido por la Organización Marítima Internacional (OMI).

q) «Instalación portuaria receptora»: Toda instalación fija, flotante o móvil capaz de prestar el servicio de recepción de desechos de buques.

r) «Puerto»: Un lugar o zona geográfica que reúna condiciones físicas, naturales o artificiales y de organización que permitan la realización de operaciones de tráfico portuario de buques, y sea autorizado para el desarrollo de estas actividades por la Administración pública competente, incluido el fondeadero dentro de la competencia del puerto.

s) «Residuos de carga»: Los restos de cualquier material de carga embarcado que queden en la cubierta, en las bodegas o en los tanques tras las operaciones de carga y descarga, incluidos el exceso o el derramamiento en la carga y descarga, ya sea en estado seco o húmedo o arrastrados en el agua de lavado, excluido el polvo de la carga que quede en la cubierta tras el barrido o el polvo depositado en las superficies exteriores del buque, contemplados en los anexos I, II y V del Convenio MARPOL.

t) «Tarifa directa»: Una tarifa abonada por los buques directamente a la instalación portuaria receptora por las cantidades efectivas entregadas de desechos de buques que no están cubiertas en el pago de la tarifa indirecta.

u) «Tarifa indirecta o fija»: Una tarifa abonada por los buques por la puesta a disposición y prestación de servicios por parte de las instalaciones portuarias receptoras, independientemente de la entrega efectiva de los desechos de buques.

v) «Tráfico regular»: El tráfico basado en una lista publicada o programada de horas de salida y de llegada entre puertos determinados o las travesías recurrentes que constituyan un programa horario reconocido.

w) «Tratamiento»: Las operaciones de valorización o eliminación, incluida la preparación anterior a la valorización o eliminación.

Artículo 3. *Ámbito de aplicación.*

1. Las disposiciones de este real decreto se aplicarán a:

a) Los buques, cualquiera que sea el pabellón que enarbolen, que hagan escala u operen en un puerto español, excepto los buques que estén afectos a la prestación de servicios portuarios y los buques de Estado.

b) Todos los puertos españoles en los que hagan escala los buques incluidos en el ámbito de aplicación previsto en el párrafo anterior.

2. A los efectos de evitar demoras innecesarias a los buques, las obligaciones de entrega de desechos de buques y de pago de la tarifa indirecta previstas en los artículos 17 y 18 no serán de aplicación a los fondeaderos, siempre y cuando los buques no realicen durante el fondeo actividades comerciales de embarque y desembarque de pasajeros o de carga y descarga de mercancías, y la escala en fondeadero sea inferior a siete días y no se den las circunstancias previstas en el artículo 17.6.

CAPÍTULO II

Disponibilidad de instalaciones portuarias receptoras adecuadas

[. . .]

Artículo 10. *Notificación e investigación de supuestas deficiencias de las instalaciones portuarias receptoras.*

1. El capitán, la compañía naviera o, en su caso, el armador de un buque español que vaya a notificar las supuestas deficiencias de una instalación portuaria receptora situada fuera del territorio nacional, dirigirá a la Dirección General de la Marina Mercante, debidamente cumplimentado y firmado, el formulario contenido en el apéndice 1 de las «Orientaciones refundidas para los proveedores y usuarios de las instalaciones portuarias de recepción» de la OMI (MEPC.1/Circ.834/Rev.1), o, en su caso, el formulario de la OMI que lo sustituya. Dicho formulario estará disponible en el portal de internet del Ministerio de Transportes, Movilidad y Agenda Urbana.

2. La Dirección General de la Marina Mercante notificará a las autoridades del Estado rector del puerto correspondiente y a la OMI, mediante los formularios y procedimientos definidos por esta última, las supuestas deficiencias de las instalaciones portuarias receptoras comunicadas a España en su calidad de Estado de abanderamiento.

3. Las administraciones portuarias adoptarán las medidas necesarias para que se investiguen y se notifiquen los resultados de estas investigaciones mediante los formularios y procedimientos de la OMI, todos los casos de supuestas deficiencias de instalaciones portuarias receptoras comunicados a España en su calidad de Estado rector del puerto, correspondiendo a Puertos del Estado actuar como punto de contacto nacional.

Cuando se trate de puertos de titularidad estatal, corresponderá a las autoridades portuarias realizar la investigación y notificar el resultado de la misma a Puertos del Estado. Cuando se trate de puertos de titularidad de una comunidad autónoma estas funciones corresponderán a las autoridades autonómicas competentes. En ambos casos Puertos del Estado notificará los resultados de estas investigaciones a la OMI y al Estado de abanderamiento que informó.

Las administraciones portuarias podrán recabar la cooperación de la administración marítima, en el ámbito de sus competencias, para el ejercicio de las funciones anteriores.

Artículo 11. *Planes de recepción y manipulación de desechos de buques.*

1. La entidad gestora del puerto aprobará y aplicará un plan de recepción y manipulación de desechos, previa consulta a las partes interesadas y de conformidad con lo establecido en este real decreto, en especial con los requisitos que figuran en el anexo I. El contenido del plan garantizará la correcta gestión ambiental de los mismos.

2. La entidad gestora del puerto deberá aprobar un nuevo plan de recepción y manipulación de desechos de buques al menos cada cinco años y, en todo caso, cuando se introduzcan cambios significativos que afecten al funcionamiento del puerto o a la prestación del servicio. Si en esos cinco años no se produce ningún cambio significativo, el nuevo proceso de aprobación podrá consistir en la validación del plan existente.

Se entiende por cambios significativos todas aquellas circunstancias sobrevenidas que afecten de modo relevante a las condiciones de prestación del servicio, y en particular, los relativos a los cambios estructurales en el tráfico del puerto, el desarrollo de nuevas infraestructuras, las modificaciones en la demanda y en la oferta de instalaciones portuarias receptoras y las nuevas técnicas de tratamiento de los desechos a bordo de los buques.

3. En el procedimiento de aprobación y de modificación de los planes de recepción y manipulación de desechos de buques deberá abrirse un periodo de información pública con arreglo al artículo 83 de la Ley 39/2015, de 1 de octubre, de Procedimiento Administrativo Común de las Administraciones Públicas, y un periodo de audiencia a las partes interesadas, con arreglo al artículo 82 de la misma ley, entre las que han de contarse los usuarios de puerto y los gestores de las instalaciones portuarias receptoras de desechos, a través de las asociaciones más representativas cuyos fines guarden relación directa con el servicio así como, entre otras, cuando proceda, las organizaciones que apliquen las obligaciones en materia de responsabilidad ampliada del productor, las ONG, las entidades representantes de consumidores y usuarios, las organizaciones empresariales y sindicales y demás entidades cuyos fines, acreditados en sus estatutos, pudieran verse afectados.

Así mismo, se solicitará informe preceptivo de las Administraciones públicas territoriales con competencia en materia de gestión de residuos. Este informe deberá emitirse en el plazo de un mes desde la recepción de la documentación correspondiente pudiéndose proseguir las actuaciones sin ser tenido en cuenta para la aprobación del plan si no fuera remitido en dicho plazo.

En el caso de los puertos de titularidad estatal, las autoridades portuarias solicitarán informe preceptivo a Puertos del Estado previo a la aprobación del Plan de recepción y manipulación de desechos de buques.

4. La entidad u órgano que ejerza las competencias de control de la entidad gestora del puerto supervisará la aplicación de los planes de recepción y manipulación de desechos de buques y su actualización conforme a lo previsto en los apartados 1 y 2.

Artículo 12. *Guías de Usuario.*

1. La entidad gestora del puerto elaborará una Guía de Usuario de los elementos esenciales de los planes de recepción y manipulación de desechos de buques, que contendrá, de una manera sencilla y abreviada, la siguiente información:

a) Situación de las instalaciones portuarias receptoras correspondientes a cada muelle, y, cuando proceda, el horario de apertura.

b) Lista de los desechos de buques, gestionados normalmente por el puerto.

c) Lista de los puntos de contacto, los gestores de las instalaciones portuarias receptoras y los servicios ofrecidos.

d) Descripción de los procedimientos de entrega de desechos de buques.

e) Descripción de los sistemas de recuperación de los costes, incluyendo los sistemas de gestión de residuos y de financiación, mencionados en el anexo IV.

2. Las Guías de Usuario estarán actualizadas y disponibles, al menos, en castellano y en inglés.

3. Dicha información estará disponible por medios electrónicos en el sistema de intercambio de información marítima SafeSeaNet y se hará pública a través del portal de internet de la entidad gestora del puerto y de las instalaciones portuarias receptoras de desechos de buques.

[. . .]

§ 51

Ley 41/2010, de 29 de diciembre, de protección del medio marino. [Inclusión parcial]

Jefatura del Estado
«BOE» núm. 317, de 30 de diciembre de 2010
Última modificación: 3 de septiembre de 2018
Referencia: BOE-A-2010-20050

[. . .]

TÍTULO IV

De los vertidos en el mar

Artículo 31. *Vertidos desde tierra al mar.*

Los vertidos desde tierra al mar se regularán por su normativa específica y por las prescripciones de los convenios marinos regionales que resulten de aplicación en función de su ubicación geográfica, sin perjuicio de las facultades de las Comunidades Autónomas de establecer normas adicionales de protección del medio ambiente en su territorio.

Artículo 32. *Vertido de desechos u otras materias desde buques y aeronaves, plataformas u otras construcciones en el mar.*

1. Por «vertido» se entiende:

a) toda evacuación deliberada en el mar de desechos u otras materias desde buques, aeronaves, plataformas u otras construcciones en el mar;
b) todo hundimiento deliberado en el mar de buques, aeronaves, plataformas u otras construcciones en el mar;
c) todo almacenamiento de desechos u otras materias en el lecho del mar o en el subsuelo de éste desde buques, aeronaves, plataformas u otras construcciones en el mar; y
d) todo abandono o derribo in situ de plataformas u otras construcciones en el mar, con el único objeto de deshacerse deliberadamente de ellas.

2. El «vertido» no incluye:

a) la evacuación en el mar de desechos u otras materias resultante, directa o indirectamente, de las operaciones normales de buques, aeronaves, plataformas u otras construcciones en el mar y de su equipo, salvo los desechos u otras materias que se transporten en buques, aeronaves, plataformas u otras construcciones en el mar destinados a la evacuación de tales materias, o se transborden a ellos, o que resulten del tratamiento de tales desechos u otras materias en esos buques, aeronaves, plataformas o construcciones;
b) el depósito de materias u otras sustancias para un fin distinto a su mera evacuación, siempre que dicha colocación no sea contraria a los objetivos de la presente ley.

3. Queda prohibido con carácter general el vertido en el medio marino de desechos u otras materias, excepto los siguientes:

a) materiales de dragado;
b) desechos de pescado o materiales resultantes de las operaciones de elaboración del pescado;
c) materiales geológicos inorgánicos inertes, es decir, material geológico sólido, no elaborado químicamente, cuyos componentes químicos no es probable que se liberen en el medio marino;
d) flujos de dióxido de carbono resultantes de los procesos de captura de dióxido de carbono para su secuestro.

4. No obstante lo anterior, no se autorizarán vertidos en el mar de materiales enumerados en el apartado anterior que contengan niveles de radiactividad mayores que las concentraciones de minimis (exentas) definidas por el Organismo Internacional de la Energía Atómica de la Organización de Naciones Unidas.
5. El vertido de los flujos de dióxido de carbono resultantes de los procesos de captura de dióxido de carbono para su secuestro sólo podrá autorizarse si se cumplen todas y cada una de las siguientes condiciones:

a) la evacuación se hace en una formación geológica del subsuelo marino;
b) los flujos están constituidos casi en exclusividad por dióxido de carbono, si bien podrán contener algunas otras sustancias asociadas procedentes del material de origen y/o de los procesos de captura y secuestro utilizados; y
c) no se añaden desechos u otras materias con el propósito de eliminar dichos desechos o materias;
d) tales actividades se encuentren expresamente permitidas por los convenios marinos regionales que resulten de aplicación en función de la zona geográfica donde se proyecte su realización.

6. Cualquier actividad de vertido de los materiales enumerados en el apartado 3 de este artículo, deberá ser autorizada previamente por la autoridad competente, en función de la ubicación geográfica del lugar donde se solicita realizar el vertido. Dicha autorización será otorgada por la Autoridad Portuaria si se realiza en dominio público portuario, o la autoridad marítima si se realiza fuera del mismo.
7. Las autorizaciones de vertido requerirán informe previo favorable del Ministerio Medio Ambiente y Medio Rural y Marino, a los efectos de determinar su compatibilidad con la estrategia marina correspondiente, sin perjuicio de otros informes previstos en la legislación vigente.
8. Tal autorización únicamente podrá ser expedida cuando en la solicitud se justifique que los materiales se han evaluado siguiendo los procedimientos que resulten de aplicación de acuerdo a la normativa aplicable en función de la naturaleza de los desechos o, en su defecto, los criterios, directrices y procedimientos pertinentes adoptados por los convenios marinos regionales e internacionales que resulten de aplicación en función de la ubicación geográfica del lugar donde se solicita realizar el vertido.
9. Al presentar las solicitudes para el vertido de desechos u otras materias se demostrará que se ha prestado la debida atención a la siguiente jerarquía de opciones de gestión de desechos, la cual supone un impacto ambiental creciente:

a) reducción;
b) reutilización;
c) reciclaje ex situ;
d) destrucción de los componentes peligrosos;
e) tratamiento para reducir o retirar los componentes peligrosos; y
f) evacuación en tierra, en la atmósfera y en el mar.

Artículo 33. *Incineración en el mar.*

Queda prohibida, con carácter general, la incineración en el medio marino de cualesquiera desechos u otras materias. Por incineración en el mar se entiende la quema de desechos u otras materias a bordo de un buque, una plataforma u otra construcción en el

mar para su eliminación deliberada por destrucción térmica, salvo la de aquellos desechos u otras materias resultantes, directa o indirectamente, de las operaciones normales de los mismos.

Artículo 34. *Excepciones.*

Las disposiciones de los dos artículos anteriores no se aplicarán cuando sea necesario salvaguardar la seguridad de la vida humana o de buques, aeronaves, plataformas u otras construcciones en el mar, en casos de fuerza mayor debidos a las inclemencias del tiempo o en cualquier otro caso que constituya un peligro para la vida humana o una amenaza real para buques, aeronaves, plataformas u otras construcciones en el mar, si el vertido o la incineración en el mar parecen ser el único medio para evitar la amenaza y si existe toda probabilidad de que los daños resultantes de dicho vertido o de dicha incineración en el mar sean menores que los que ocurrirían de otro modo. Dicho vertido o dicha incineración en el mar se llevará a cabo de forma que se reduzca al mínimo la probabilidad de causar daños a los seres humanos o comprometer la consecución del buen estado ambiental y se pondrá inmediatamente en conocimiento de la Administración ambiental y de la Autoridad marítima o portuaria competentes. En caso de que dichos órganos pertenezcan a la misma administración, se entenderá cumplido el trámite con la comunicación sólo a uno de ellos, que lo trasladará de oficio al otro.

Artículo 35. *Colocación de materias sobre el fondo marino.*

1. Queda prohibido, con carácter general, el depósito de materias u otros objetos sobre el fondo marino cuando dicha actividad tenga por objeto su mera evacuación y/o abandono.

2. Se prohíbe, con carácter general, la colocación de embarcaciones de cualquier clase, excepto aquellas que se destinen a la instalación de arrecifes artificiales y sean autorizados para ello conforme a la normativa aplicable y de plataformas para la extracción de gas o petróleo en desuso, o restos de las mismas, sobre el fondo marino.

3. Para la colocación o depósito de materias u otras sustancias sobre el fondo marino o su subsuelo se requerirá el correspondiente proyecto, que será autorizado por la Administración competente previo informe favorable del Ministerio de Medio Ambiente, y Medio Rural y Marino a los efectos de determinar su compatibilidad con la estrategia marina correspondiente, sin perjuicio de otros informes previstos en la legislación vigente. La autorización únicamente podrá ser concedida cuando en la solicitud se justifique que los materiales se han evaluado siguiendo los procedimientos que resulten de aplicación de acuerdo con la normativa específica en función de la naturaleza de los mismos o, en su defecto, los criterios, directrices y procedimientos pertinentes adoptados por los convenios marinos que resulten de aplicación. El proyecto deberá incluir una evaluación del fondo marino donde se pretenda realizar la colocación o depósito, así como de los efectos que la actuación pueda causar en el medio marino y en las actividades humanas en el mar.

4. Para la colocación de materias con la finalidad de instalar arrecifes artificiales, el proyecto deberá tener en cuenta los criterios que reglamentariamente se establezcan.

5. Cuando de los programas de vigilancia que se realicen o del seguimiento del medio marino se deduzca que las materias o sustancias depositadas sobre el fondo marino provocan impactos no previstos o no cumplen con sus objetivos, el órgano competente para autorizar su colocación determinará las medidas correctoras correspondientes que resultarán de aplicación o, en su caso, podrá ordenar su retirada.

[. . .]

§ 52

Ley 14/2014, de 24 de julio, de Navegación Marítima. [Inclusión parcial]

Jefatura del Estado
«BOE» núm. 180, de 25 de julio de 2014
Última modificación: 8 de julio de 2020
Referencia: BOE-A-2014-7877

[. . .]

TÍTULO X

Certificación pública de determinados expedientes de derecho marítimo

[. . .]

CAPÍTULO II

De la protesta de mar por incidencias del viaje

Artículo 504. *Acreditación de las incidencias.*

1. En los casos en que la legislación aplicable exija que el capitán al llegar al puerto de destino haga constar algunas incidencias del viaje, deberá hacerlo ante la Capitanía Marítima, de acuerdo con lo dispuesto en la ley, y si se tratara de un país extranjero, ante el cónsul español.

Podrá también utilizarse este expediente para acreditar las incidencias cuando el capitán lo considerase conveniente.

2. En el plazo de veinticuatro horas a contar desde su llegada al puerto de destino el capitán deberá entregar una copia de la parte correspondiente del Diario de Navegación y del acta en que hubiera hecho constar las incidencias producidas, así como, en su caso, una copia de la diligencia de protesta de incidencias instruida en un puerto de arribada previo al de destino. Asimismo, deberá entregar una copia del acta de protesta a todos los interesados, que sean conocidos, en los hechos acaecidos y, en su caso, entregará inexcusablemente copia compulsada en el supuesto previsto en el artículo 187.

[. . .]

§ 53

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. [Inclusión parcial]

Ministerio de Fomento
«BOE» núm. 253, de 20 de octubre de 2011
Última modificación: 29 de enero de 2025
Referencia: BOE-A-2011-16467

[. . .]

TEXTO REFUNDIDO DE LA LEY DE PUERTOS DEL ESTADO Y DE LA MARINA MERCANTE

[. . .]

LIBRO TERCERO

Régimen de policía

[. . .]

TÍTULO IV

Régimen sancionador

CAPÍTULO I

Infracciones

Artículo 305. *Concepto y clasificación.*

1. Constituyen infracciones administrativas en el ámbito de la Marina Mercante y en el portuario estatal, las acciones y omisiones tipificadas y sancionadas en esta ley.

2. Las infracciones se clasifican en leves, graves y muy graves, con sujeción a los criterios que se indican en los artículos siguientes.

Artículo 306. *Infracciones leves.*

Son infracciones leves las acciones u omisiones que, no teniendo la consideración de infracción grave o muy grave, por su trascendencia o por la importancia de los daños ocasionados, estén tipificadas en alguno de los siguientes supuestos:

1. En lo que se refiere al uso del puerto y sus instalaciones:

a) El incumplimiento de las disposiciones establecidas en el Reglamento de Explotación y Policía del puerto.

b) El incumplimiento de las ordenanzas establecidas o instrucciones dadas por la Autoridad Portuaria en relación con las operaciones marítimas en el ámbito del puerto.

c) La realización de estas operaciones marítimas en el ámbito portuario con peligro para las obras, instalaciones, equipo portuario u otros buques, o sin tomar las precauciones necesarias.

d) El incumplimiento de las ordenanzas establecidas o instrucciones dadas por la Autoridad Portuaria en lo que se refiere a operaciones de estiba y desestiba, carga y descarga, almacenamiento, entrega y recepción y cualesquiera otras relacionadas con la mercancía.

e) La utilización no autorizada, inadecuada o sin las condiciones de seguridad suficientes, de los equipos portuarios, ya sean de la Autoridad Portuaria o de particulares.

f) El incumplimiento de las ordenanzas o instrucciones dadas por la Autoridad Portuaria en el ámbito de sus competencias sobre la ordenación de los tráficos y modos de transporte terrestre o marítimo.

g) La información incorrecta facilitada a la Autoridad Portuaria sobre los tráficos de buques, mercancías, pasajeros y vehículos de transporte terrestre, especialmente sobre los datos que sirvan de base para la aplicación de las tarifas portuarias.

h) Causar por negligencia o dolo directamente daños a las obras, instalaciones, equipos, mercancías, contenedores y medios de transporte marítimos o terrestres, situados en la zona portuaria.

i) El incumplimiento de la normativa o de las instrucciones que en materia de seguridad marítima o de contaminación se dicten por los órganos competentes.

j) Cualquier otra actuación u omisión que cause daños o menoscabo a los bienes del dominio público portuario, o a su uso o explotación.

2. En lo que se refiere a las actividades sujetas a previa autorización, concesión o prestadas mediante licencia:

a) El incumplimiento de las condiciones de los correspondientes títulos administrativos, de las licencias que habiliten para la prestación de servicios portuarios o de los Pliegos de Prescripciones Particulares que los regulen, sin perjuicio de su caducidad o rescisión.

b) La publicidad exterior no autorizada en el espacio portuario.

c) El suministro incorrecto o deficiente de información a la Autoridad Portuaria, por propia iniciativa o a requerimiento de ésta.

d) El incumplimiento parcial o total de otras obligaciones establecidas en la presente ley y en las disposiciones que la desarrollen y apliquen, y la omisión de actos que fueren obligatorios conforme a ellas.

e) El incumplimiento de los Reglamentos de Explotación y Policía del puerto, del Reglamento General de Practicaje Portuario y demás normas reglamentarias que regulen actividades portuarias.

3. Infracciones contra la seguridad marítima:

a) Las acciones de las personas embarcadas que, en estado de ebriedad o bajo la influencia de sustancias psicotrópicas, drogas tóxicas o estupefacientes, pongan en peligro la seguridad del buque.

b) Los actos contrarios a las normas reglamentarias u órdenes dictadas por el capitán u oficialidad del buque que puedan perturbar la seguridad de la navegación.

4. Infracciones contra la ordenación del tráfico marítimo:

a) La falta de presentación por parte del capitán, o de la persona que deba hacerlo, de la documentación exigida.

b) El incumplimiento de las normas reglamentarias en materia de Marina Mercante sobre carga o descarga de mercancía a bordo o embarque o desembarque de pasajeros.

c) La utilización, dentro del puerto, de señales acústicas no autorizadas por el correspondiente reglamento.

d) El incumplimiento del deber de facilitar la información que deba ser suministrada a la Autoridad Marítima, por propia iniciativa o a requerimiento de ésta, o el hacerlo de manera incorrecta o deficiente.

5. Infracciones relativas a la contaminación del medio marino:

a) El incumplimiento de las normas o la inobservancia de las prohibiciones contenidas en los Reglamentos de Explotación y Policía de los puertos o de otras normas sobre mantenimiento de la limpieza de las aguas o aprovechamientos comunes del medio marítimo.
b) La realización de reparaciones, carenas y recogidas susceptibles de causar contaminación en contravención de la normativa aplicable.
c) El incumplimiento de la normativa y de las instrucciones dictadas por la Autoridad competente en relación con las obligaciones de entrega de residuos generados por los buques y residuos de carga.

Artículo 307. *Infracciones graves.*

Son infracciones graves las acciones u omisiones tipificadas en el artículo anterior, cuando supongan lesión a alguna persona que motive baja por incapacidad laboral no superior a siete días, o daños o perjuicios superiores a 1.200 euros e inferiores a 6.000 euros, las que pongan en peligro la seguridad del buque o de la navegación, la reincidencia en cualquiera de las faltas tipificadas como leves antes del plazo establecido para su prescripción y, en todo caso, las siguientes:

1. Infracciones relativas al uso del puerto y al ejercicio de actividades que se prestan en él:

a) Las que supongan o impliquen riesgo grave para las personas.
b) El vertido no autorizado desde buques o artefactos flotantes de productos sólidos, líquidos o gaseosos en la Zona II, exterior de las aguas portuarias.
c) El incumplimiento de la normativa establecida para las operaciones de estiba o desestiba.
d) El incumplimiento de las normas, ordenanzas e instrucciones sobre la manipulación y almacenamiento en tierra de mercancías peligrosas o la ocultación de éstas o de su condición.
e) El ofrecimiento o entrega de dinero u otro tipo de regalos o dádivas al personal de la Autoridad Portuaria o Marítima, con objeto de captar su voluntad, así como la solicitud, exigencia o aceptación por el personal de estas entidades de dádivas, obsequios, regalos o dinero.
f) La obstrucción al ejercicio de las funciones de policía que correspondan a la Autoridad Portuaria o Marítima.
g) El falseamiento de la información suministrada a la Autoridad Portuaria por propia iniciativa o a requerimiento de ésta.
h) La omisión por el capitán de solicitar los servicios de practicaje o remolcadores que resulten obligatorios según las disposiciones vigentes.

2. Infracciones contra la seguridad y protección marítimas:

a) Las riñas y pendencias entre las personas embarcadas cuando afecten a la seguridad del buque o de la navegación.
b) Los actos contrarios a las normas reglamentarias u órdenes dictadas por el capitán u oficiales, susceptibles de perjudicar gravemente la seguridad del buque o de la navegación.
c) Portar armas, aparatos o sustancias peligrosas sin la previa autorización del capitán del buque.
d) Las acciones u omisiones de cualquier miembro de la tripulación del buque mientras se halle en estado de ebriedad o bajo la influencia de sustancias psicotrópicas, drogas tóxicas o estupefacientes a consecuencia de los cuales se pueda alterar su capacidad para desempeñar sus funciones.
e) La negativa del capitán a mantener a bordo un polizón hasta su entrega a las autoridades competentes o a las que éstas dispongan.

f) La omisión injustificada por el capitán, o por quien desempeñe el mando en sustitución de aquél, en caso de abordaje, de dar información referente al nombre y puerto de matrícula del buque que se halla bajo su mando, lugar de procedencia y de destino.

g) El embarque clandestino a bordo de un buque español.

h) Traspasar los capitanes, patrones u otro personal marítimo los límites de atribuciones que correspondan a la titulación profesional o de recreo que posean, o contratar o permitir ejercer las funciones de capitán, patrón u oficial encargado de la guardia durante la navegación, a quienes no se encuentren en posesión de titulación suficiente que legalmente les habilite para ello, así como ejercer sin la referida titulación tales funciones.

i) La falta de comunicación por los interesados a la Capitanía Marítima más próxima, salvo causa justificada, del cese de la situación de peligro de un buque o plataforma fija que hubiera ocasionado su petición de socorro.

j) La falta de conocimiento o cumplimiento por parte de los miembros de la dotación de todo buque civil español de sus obligaciones y funciones atribuidas en el correspondiente cuadro orgánico para situaciones de siniestro, aprobado por la Administración de acuerdo con los reglamentos aplicables.

k) El incumplimiento por los navieros, capitanes y patrones de las normas sobre reconocimientos y certificados del buque y de sus elementos, así como la negativa u obstrucción a ser inspeccionados y a colaborar con la inspección cuando sean requeridos.

l) La navegación, salvo causa de fuerza mayor, realizada por cualquier clase de buque, embarcación o artefacto destinado a usos de transporte, pesca o de recreo fuera de los canales balizados de acceso a la costa, en las zonas marcadas como reservadas al baño y debidamente balizadas, así como la navegación en la franja de mar contigua a la costa de una anchura de doscientos metros en las playas y cincuenta metros en el resto de la costa, excediendo el límite de velocidad que marquen las disposiciones vigentes.

m) El incumplimiento de las normas sobre protección marítima por los navieros, capitanes, oficiales o algún otro miembro de la dotación.

n) El incumplimiento del deber de comunicación de los accidentes e incidentes marítimos; la obstaculización de las investigaciones de la Comisión Permanente de Investigación de Accidentes e Incidentes Marítimos; la simulación, ocultación, alteración o destrucción de datos, registros, grabaciones, materiales, informaciones y documentos útiles para las investigaciones de la Comisión Permanente de Investigación de Accidentes e Incidentes Marítimos.

ñ) Las acciones u omisiones no comprendidas en los apartados anteriores que pongan en peligro la seguridad del buque o de la navegación.

3. Infracciones contra la ordenación del tráfico marítimo:

a) El incumplimiento de las normas vigentes sobre el uso en los buques del pabellón nacional o contraseñas.

b) Navegar los buques sin llevar el nombre, número OMI y folio de inscripción reglamentaria cuando proceda.

c) La carencia, deterioro o inexactitud grave de la documentación reglamentaria del buque.

d) La realización sin la debida autorización de actividades comerciales portuarias, de comercio exterior o interautonómico en puertos, lugares de la costa o situaciones de fondeo en aguas interiores o mar territorial.

e) Incumplir las instrucciones de las Capitanías Marítimas en el ámbito de sus competencias, sobre maniobras y navegación de los buques en los puertos, radas u otras aguas marítimas no portuarias.

f) Incumplir las normas reglamentarias o las instrucciones de las Capitanías Marítimas sobre régimen y tráfico de embarcaciones, incluso de recreo o dedicadas a cualquier uso, y sobre el empleo de todo artefacto cuya utilización pueda significar riesgo para la navegación o para las personas.

g) Incumplir las normas sobre despacho de buques y embarcaciones o sobre enrolamiento de tripulaciones y régimen del rol ante las Capitanías Marítimas y oficinas consulares.

h) El ejercicio de las industrias marítimas a flote incumpliendo las normas sobre inscripción marítima, así como la falta de libreta o de cualquier otro documento o requisito reglamentario exigido para el ejercicio de la profesión.

i) La infracción de las normas sobre inscripción de los buques, embarcaciones o plataformas fijas en las correspondientes listas del Registro de Buques y Empresas Navieras y la utilización de unos u otras en tráficos o actividades no permitidas por las inscripciones.

j) La infracción de las normas sobre utilización de estaciones y servicios radioeléctricos por los buques.

k) El incumplimiento de la obligación de inscripción de las empresas en el Registro de Buques y Empresas Navieras, o de dar cuenta al mismo de los actos, contratos o acuerdos que deban ser inscritos o anotados.

l) La construcción de un buque o la realización de obras de transformación o cambio de motor sin la autorización administrativa estatal que corresponda o con infracción de las normas que la regulan, así como la botadura sin el permiso correspondiente.

m) La infracción de las normas reglamentarias sobre desguace de los buques y sobre destrucción o abandono de las plataformas fijas en aguas situadas en zonas en las que España ejerce soberanía, derechos soberanos o jurisdicción.

n) El incumplimiento de las condiciones establecidas en las concesiones o autorizaciones de prestación de servicios marítimos.

ñ) El incumplimiento del deber de facilitar la información que reglamentariamente se deba suministrar a las autoridades marítimas o hacerlo de modo incorrecto.

o) Navegar sin sistemas de señalización reglamentariamente establecidos que permitan la localización y visualización permanente del buque o embarcación o artefacto destinado a usos de transporte, pesca o de recreo.

p) Navegar sin haber obtenido la patente de navegación, pasavante o documento acreditativo de la nacionalidad del buque o embarcación.

q) Navegar sin que el buque o embarcación o artefacto destinado a usos de transporte, pesca o de recreo se halle debidamente matriculado, o con los certificados reglamentarios caducados.

4. Infracciones relativas a la prevención de la contaminación del medio marino producida desde buques o plataformas fijas u otras instalaciones que se encuentren en zonas en las que España ejerce soberanía, derechos soberanos o jurisdicción:

a) La evacuación negligente en aguas situadas en zonas en las que España ejerce soberanía, derechos soberanos o jurisdicción, de desechos u otras sustancias desde buques, plataformas fijas u otras construcciones en la mar cuando se produzca en contravención de la legislación vigente sobre la materia.

b) El incumplimiento de las normas especiales sobre navegación, manipulación de la carga y seguro obligatorio de buques que transporten hidrocarburos u otras sustancias contaminantes.

c) El incumplimiento de las disposiciones vigentes sobre elementos, instalaciones y documentos a bordo para la prevención y el control de las operaciones de evacuación de desechos u otras sustancias.

d) La falta de comunicación inmediata a la Capitanía Marítima más próxima o a la Dirección General de la Marina Mercante, en los casos y en los términos previstos en la legislación aplicable, de los vertidos y evacuaciones contaminantes que se produzcan desde los buques o desde las plataformas fijas u otras instalaciones que se encuentren en aguas situadas en zonas en las que España ejerce soberanía, derechos soberanos o jurisdicción.

e) La introducción negligente, de modo directo o indirecto en el medio marino de sustancias, materiales o formas de energía que puedan constituir un peligro para la salud humana, perjudicar los recursos turísticos, paisajísticos o biológicos y la vida marina, reducir las posibilidades de esparcimiento u obstaculizar otros usos legales de los mares, en la medida que dicha introducción fuera contraria a la legislación vigente o no contase con la debida autorización.

f) Las acciones u omisiones no comprendidas en los apartados anteriores que constituyan un riesgo potencial de producir la contaminación del medio marino.

5. Infracciones en la prestación de servicios portuarios:

a) Incumplimiento de las obligaciones de mantener los niveles de rendimiento y de calidad para la prestación de los servicios portuarios.

b) Utilización de medios distintos de los consignados en la licencia sin autorización, cuando se causen daños a la prestación del servicio.

c) Negativa u obstrucción a ser inspeccionado y a colaborar con la inspección cuando sea requerida.

d) Incumplimiento de los requerimientos de información formulados por la Autoridad Portuaria.

e) Transmisión total o parcial de las licencias sin autorización.

Artículo 308. *Infracciones muy graves.*

Son infracciones muy graves las acciones u omisiones tipificadas en los dos artículos anteriores cuando ocasionen lesión a alguna persona que motive baja por incapacidad laboral superior a siete días, o daños o perjuicios superiores a 6.000 euros, las que pongan en grave peligro la seguridad del buque o de la navegación, la reincidencia en cualquiera de las infracciones tipificadas como graves antes del plazo establecido para su prescripción, y en todo caso las siguientes:

1. Infracciones relativas al uso del puerto y al ejercicio de actividades que se prestan en él:

a) Las que impliquen un riesgo muy grave para la salud o seguridad de vidas humanas.

b) El vertido no autorizado desde buques o artefactos flotantes de productos sólidos, líquidos o gaseosos en la Zona I, interior de las aguas portuarias.

c) La realización, sin el debido título administrativo conforme a esta ley, de cualquier tipo de obras o instalaciones en el ámbito portuario, así como el aumento de la superficie ocupada o del volumen o de la altura construidos sobre los autorizados, siempre que se hubiera desatendido el requerimiento expreso de la Autoridad Portuaria para la cesación de la conducta abusiva o que, habiéndose notificado la incoación de expediente sancionador, se hubiere persistido en tal conducta.

2. Infracciones contra la seguridad marítima:

a) Ordenar o emprender la navegación sin que el buque reúna las debidas condiciones de navegabilidad haciendo peligrar su seguridad.

b) Las alteraciones sustanciales realizadas en la construcción de los elementos de salvamento respecto de las características de los prototipos oficialmente homologados.

c) El incumplimiento de las normas o instrucciones de las Autoridades Marítimas sobre depósito, manipulación, carga, estiba, desestiba, transporte o mantenimiento de materias explosivas o peligrosas a bordo de los buques.

d) Emplear, sin necesidad, señales de socorro y utilizar arbitrariamente signos distintivos que confieran al buque el carácter de buque hospital o cualquier otro característico en contra de lo previsto en el Derecho Internacional.

e) La falta de conocimiento o cumplimiento por parte de los miembros de la dotación de los buques españoles de pasaje de sus obligaciones y funciones atribuidas en el correspondiente cuadro orgánico para situaciones de siniestro, aprobado por la Administración de acuerdo con las normas aplicables.

f) El incumplimiento de las normas o resoluciones de la Administración en materia de dotaciones mínimas de seguridad a las que se refiere el artículo 253 de la presente ley.

g) El incumplimiento de las disposiciones reglamentarias sobre la seguridad marítima que ocasione accidentes con daños para las personas.

h) El incumplimiento de las normas o resoluciones de las Autoridades Marítimas en relación con la instalación y el desarrollo de actividades desde plataformas fijas que se encuentren en aguas situadas en zonas en las que España ejerce soberanía, derechos soberanos o jurisdicción, cuando se ponga en peligro la seguridad marítima.

i) Las acciones u omisiones del capitán, patrón del buque o práctico de servicio mientras se hallen en estado de ebriedad o bajo la influencia de sustancias psicotrópicas, drogas tóxicas o estupefacientes a consecuencia de lo cual se pueda alterar su capacidad para desempeñar sus funciones.

j) Las acciones u omisiones del capitán o de los miembros de la dotación del buque que supongan la no prestación o denegación de auxilio a las personas o buques, cuando el mismo sea solicitado o se presuma su necesidad.

k) Las acciones u omisiones no comprendidas en los apartados anteriores que pongan en grave peligro la seguridad del buque o de la navegación.

3. Infracciones contra la ordenación del tráfico marítimo:

a) El incumplimiento de las normas que reservan para buques de bandera española determinados tráficos o actividades conforme a lo previsto en la presente ley.

b) El incumplimiento de las normas sobre Registro de Buques y Empresas Navieras, exportación, importación o abanderamiento provisional de buque español en favor de extranjeros o de buques extranjeros en España.

c) El incumplimiento de las órdenes, prohibiciones o condiciones a que se refieren los artículos 297, 298, 300 y 301 de la presente ley.

d) Prestar servicios de navegación marítima careciendo de la correspondiente concesión o autorización administrativa cuando sea exigible conforme a lo previsto en la presente ley.

e) El falseamiento de la información que reglamentariamente se deba suministrar a las Autoridades Marítimas.

f) El incumplimiento de las obligaciones de servicio público impuestas a las empresas navieras titulares de líneas regulares o servicios no regulares de navegación interior, de cabotaje, exterior o extranacional.

g) La falta de cumplimiento de las obligaciones derivadas de las disposiciones que se dicten en aplicación de lo previsto en la presente ley, sobre coordinación de los Puertos del Estado y de la Marina Mercante con las necesidades de la defensa nacional y la seguridad pública.

4. Infracciones relativas a la prevención de la contaminación del medio marino producida desde buques o plataformas fijas u otras instalaciones que se encuentren en zonas en las que España ejerce soberanía, derechos soberanos o jurisdicción:

a) La evacuación deliberada desde buques o plataformas fijas u otras construcciones que se encuentren en aguas situadas en zonas en las que España ejerce soberanía, derechos soberanos o jurisdicción, de residuos, desechos u otras materias cargadas a bordo o depositadas con tal propósito, salvo cuando se cuente con la debida autorización de vertido o ésta no sea exigible según lo previsto en la legislación específica vigente.

b) Llevar a cabo con deliberación la contaminación del medio marino por el hundimiento de buques o la destrucción de plataformas fijas u otras construcciones que se encuentren en aguas situadas en zonas en las que España ejerce soberanía, derechos soberanos o jurisdicción, con las mismas excepciones señaladas en el párrafo anterior.

c) La evacuación deliberada de desechos u otras materias resultante directa o indirectamente de las operaciones normales de los buques, plataformas fijas u otras construcciones que se encuentren en aguas situadas en zonas en las que España ejerce soberanía, derechos soberanos o jurisdicción, cuando tales evacuaciones se produzcan en contravención de la legislación vigente sobre la materia.

d) La introducción deliberada, de modo directo o indirecto en el medio marino de sustancias, materiales o formas de energía que puedan constituir un peligro para la salud humana, perjudicar los recursos turísticos, paisajísticos o biológicos y la vida marina, reducir las posibilidades de esparcimiento u obstaculizar otros usos legales de los mares, en la medida en que dicha introducción fuera contraria a la legislación vigente o no contase con la debida autorización.

5. Infracciones en la prestación de servicios portuarios:

a) Prestación de servicios portuarios sin el debido título habilitante.

b) Incumplimiento grave o reiterado de las obligaciones de servicio público.

c) Incumplimiento de las instrucciones dictadas por los organismos portuarios, en el ámbito de sus competencias, sobre salvaguarda de la libre competencia.

d) Incumplimiento grave o reiterado por los titulares de las licencias de las condiciones esenciales que se les imponga.

Artículo 309. *Prescripción.*

1. El plazo de prescripción de las infracciones será de cinco años para las muy graves, tres años para las graves y un año para las leves.

El plazo comenzará a contarse desde la total consumación de la conducta constitutiva de la infracción.

2. En el supuesto de infracciones continuadas, el plazo de prescripción comenzará a contar desde el momento de la finalización de la actividad o del último acto con el que la infracción se consuma.

En el caso de que los hechos o actividades constitutivos de infracción fueran desconocidos por carecer de signos externos, dicho plazo se computará desde que éstos se manifiesten.

3. No obstante, cualquiera que sea el tiempo transcurrido desde la comisión de la infracción, se exigirá la restitución de las cosas y su reposición a su estado anterior.

4. Se considerará que una construcción o instalación está totalmente terminada cuando esté dispuesta para servir al fin previsto sin necesidad de ninguna actuación posterior. A tal efecto, la fecha de terminación será constatada por la Autoridad Portuaria y, subsidiariamente por este orden, la de licencia, permiso o autorizaciones de funcionamiento o servicio, o el certificado final de obra suscrito por técnico competente.

Artículo 310. *Responsables.*

Serán responsables de la infracción las personas físicas o jurídicas siguientes:

1. Supuestos de infracciones en materia de usos y actividades portuarias:

a) En el caso de incumplimiento de las condiciones de una licencia o título administrativo, su titular.

b) En otros casos de infracciones relacionadas con el buque, el naviero o, en su defecto, el capitán del buque, sin perjuicio de las responsabilidades que le puedan corresponder al titular de la licencia de prestación del servicio de practicaje y al práctico en el ejercicio de su función, de acuerdo con su regulación específica.

Cuando las infracciones estén relacionadas con la estancia del buque en puerto, el consignatario será responsable solidario con el naviero.

c) En el caso de infracciones atribuidas a la manipulación de mercancías, con carácter solidario el personal que manipule las mismas y la empresa estibadora responsable de la ejecución de dichas operaciones, y subsidiariamente el consignatario de las mercancías.

d) En el caso previsto en el artículo 306.1.g), las entidades obligadas a facilitar dicha información.

e) En el caso de las acciones u omisiones a que se refiere el artículo 306.1.h) y j), el autor o responsable de la acción u omisión y solidariamente, en su caso, la Empresa responsable de la prestación del servicio con la que el autor tenga relación laboral en el momento de producir dichos daños o perjuicios.

f) En el caso previsto en el artículo 307.1.d), las entidades responsables del transporte de las mercancías peligrosas, y subsidiariamente las obligadas a facilitar la información de acuerdo con las reglamentaciones sobre la materia.

g) En el caso previsto en el artículo 307.1.e), las personas que ofrezcan o entreguen el dinero o los regalos y los trabajadores que los soliciten o reciban.

h) En el caso de la realización de obras sin título administrativo suficiente, el promotor de la actividad, el empresario que la ejecuta y el técnico director de la misma.

i) En el caso de infracciones en la prestación de servicios portuarios, el titular de la licencia de prestación del servicio portuario o quien preste el servicio sin título habilitante.

2. Supuestos de infracciones en materia de Marina Civil:

a) En las infracciones cometidas con ocasión de la navegación marítima de buques civiles no mercantes, o con motivo de la instalación de plataformas fijas u otras construcciones situadas fuera de la zona de servicio de los puertos, la persona física o jurídica titular de la actividad empresarial que realice el buque, la plataforma o construcción o, en el caso de buques utilizados exclusivamente en la navegación de recreo, la persona física o jurídica propietaria de la embarcación, o la que sea directamente responsable de la

infracción. En estos supuestos serán responsables subsidiarios los capitanes o patrones de los buques.

b) En las infracciones cometidas con ocasión de la navegación marítima de buques mercantes, la empresa naviera titular de la actividad o, en su defecto, el capitán del buque.

c) En las infracciones cometidas por usuarios y, en general, por terceros que, sin estar comprendidos en los anteriores apartados, realicen actividades que se vean afectadas por la legislación reguladora de la Marina Mercante, la persona física o jurídica a la que vaya dirigido el precepto infringido o a la que las normas correspondientes atribuyan específicamente la responsabilidad.

d) De las infracciones por contaminación del medio marino producidas desde buques, serán solidariamente responsables el naviero, el propietario, el asegurador de la responsabilidad civil y el capitán del buque. Si la infracción se cometiera desde plataformas fijas u otras instalaciones que se encuentren en aguas situadas en zonas en las que España ejerce soberanía, derechos soberanos o jurisdicción, serán solidariamente responsables el propietario de las mismas, el titular de la actividad empresarial, en su caso, y el asegurador de la actividad.

Asimismo, los sujetos responsables citados quedarán solidariamente obligados a reparar el daño causado, pudiendo la Administración competente ejecutar o encomendar a su costa las operaciones que, con carácter de urgencia, pudieran resultar necesarias para la preservación del medio ambiente.

3. Las disposiciones sobre infracciones y sanciones en materia de Marina Civil no resultarán de aplicación a las personas no nacionales, embarcadas a bordo de buques extranjeros, aunque se hallen en zonas sometidas a la jurisdicción española, siempre que el hecho afecte exclusivamente al orden interior del buque y hubieren participado en él únicamente súbditos extranjeros.

En estos casos, las autoridades españolas se limitarán a prestar a los capitanes y cónsules del país de la bandera los auxilios que soliciten y fueren procedentes de acuerdo con el Derecho Internacional.

4. Las sanciones que se impongan a los distintos sujetos como consecuencia de una misma infracción tendrán entre sí carácter independiente, salvo que se establezca un régimen diferente en esta ley.

CAPÍTULO II

Sanciones y otras medidas

[. . .]

Sección 4.ª Procedimiento, medios de ejecución y medidas cautelares

[. . .]

Artículo 319. *Obligaciones de consignación de los hechos producidos.*

Los capitanes de los buques vendrán obligados a consignar en el diario de navegación o en el rol de despacho y dotación, los hechos cometidos por personas que se encuentren a bordo durante la navegación y que, a su juicio, pudieran constituir infracción de las contempladas en esta ley. El asiento será suscrito por el capitán y por el interesado o, caso de negarse éste, por dos testigos.

[. . .]

§ 54

Ley 14/2014, de 24 de julio, de Navegación Marítima. [Inclusión parcial]

Jefatura del Estado
«BOE» núm. 180, de 25 de julio de 2014
Última modificación: 8 de julio de 2020
Referencia: BOE-A-2014-7877

[. . .]

TÍTULO I

De la ordenación administrativa de la navegación

[. . .]

CAPÍTULO II

Del régimen de estancia en aguas interiores marítimas y en puerto

[. . .]

Artículo 18. *Despacho de buques.*

1. Para hacerse a la mar o, en general, para emprender la navegación, todo buque requiere la previa autorización de salida, que otorgará la Administración Marítima y se denominará «despacho», sin perjuicio de las preceptivas autorizaciones previas que corresponda conceder a otras autoridades y de los supuestos de autodespacho por el capitán y otras modalidades que se prevean reglamentariamente.

2. El despacho se concederá, a petición del armador, capitán o consignatario, siempre que se presente la Declaración General y el buque tenga en regla el resto de la documentación y certificados exigibles. El despacho sólo podrá negarse en virtud de causa legal o reglamentaria, por orden judicial o a solicitud de autoridad competente.

3. Reglamentariamente se regulará el régimen de despacho de buques.

4. El reglamento establecerá un régimen simplificado para los buques y embarcaciones de recreo, para los buques dedicados exclusivamente a la navegación por aguas interiores marítimas y para todos los que realicen trayectos cortos y de elevada rotación.

[. . .]

§ 55

Real Decreto 186/2023, de 21 de marzo, por el que se aprueba el Reglamento de Ordenación de la Navegación Marítima. [Inclusión parcial]

Ministerio de Transportes, Movilidad y Agenda Urbana
«BOE» núm. 69, de 22 de marzo de 2023
Última modificación: 9 de noviembre de 2026
Referencia: BOE-A-2023-7410

[. . .]

REGLAMENTO DE ORDENACIÓN DE LA NAVEGACIÓN MARÍTIMA

[. . .]

CAPÍTULO II

Régimen aplicable al despacho de buques

Artículo 5. *El despacho de buques.*

El despacho de un buque o embarcación es la autorización o habilitación otorgada por la Administración marítima para que emprenda la navegación para la actividad a que se va a dedicar, una vez que su capitán, armador, naviero o consignatario cumpla las formalidades exigidas en este capítulo.

Artículo 6. *Acreditación del cumplimiento de los requisitos de seguridad de buques y embarcaciones.*

1. Para hacerse a la mar o emprender la navegación, los buques y embarcaciones deberán acreditar ante la Administración marítima el cumplimiento de los requisitos de seguridad que les sean exigibles. Esta acreditación tendrá lugar de conformidad con lo dispuesto en este capítulo mediante:

a) El despacho de régimen general mediante declaración responsable.
b) El despacho mediante autorización expresa en los supuestos en los que así se prevé.
c) El despacho simplificado.
d) El autodespacho.

2. El tiempo de vigencia del despacho no podrá superar el plazo de un año desde la presentación de la declaración responsable, tanto en el régimen general como en el simplificado. Expirado este plazo deberá presentarse una nueva declaración responsable.

La resolución de autorización expresa tendrá un periodo de vigencia determinado que será por viaje o por un periodo no superior a tres meses, en función de la actividad a realizar por el buque.

Cualquiera que sea su modalidad, el despacho de un buque o embarcación de pabellón español perderá su eficacia si se produce la pérdida de validez de cualquiera de sus certificados obligatorios. Esta misma regla se aplicará a los buques matriculados en algún país de la Unión Europea que operen en línea regular, incluido el servicio de transporte marítimo de cabotaje insular de pasajeros, así como los matriculados en terceros países debidamente autorizados para realizar cabotaje, que efectúen escalas en puertos españoles.

3. La acreditación del cumplimiento de los requisitos de seguridad marítima no eximirá al naviero o al armador del buque de la obligación de contar con las autorizaciones exigidas por otras Administraciones públicas.

4. Las solicitudes de despacho y la presentación de la documentación aneja se dirigirán a la Administración marítima a través de la ventanilla única de puertos del Estado, cuando así se prevea por la normativa reguladora de esta. En los demás casos, la presentación se efectuará a través de la sede electrónica asociada del Ministerio de Transportes, Movilidad y Agenda Urbana, en la cual se encontrarán los modelos de declaración responsable previstos en este capítulo.

5. Cualquiera que sea el régimen de despacho aplicable, el Director General de la Marina Mercante podrá establecer, por tiempo limitado y de forma motivada, la obligatoriedad de obtención de autorización expresa previa para la salida a la mar bien con carácter general o bien para determinados tipos de buques y embarcaciones. Esta medida se adoptará cuando resulte imprescindible para salvaguardar la seguridad marítima y el medio ambiente marino, o por causas o en situaciones excepcionales.

[. . .]

Artículo 9. *Supuestos de autorización expresa para el despacho de buques y embarcaciones de recreo.*

1. Los buques y embarcaciones de recreo requerirán 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 en el año natural.

b) Cuando se solicite 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 a otro comercial de un buque o embarcación de recreo se exigirá el cumplimiento de los siguientes requisitos:

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

b) Disponer de certificados en vigor.

c) Durante el periodo de autorización de despacho para la realización del uso comercial, el buque o embarcación estará sometida al mismo régimen de reconocimientos aplicables a los buques y embarcaciones de recreo de lista sexta. Los informes emitidos por la Entidad Colaboradora de Inspección tras la realización de esos reconocimientos deberán acompañar siempre al certificado de registro.

d) Durante el periodo de tiempo de autorización de despacho, el buque o embarcación dispondrá, además del seguro previsto en la regulación del seguro de responsabilidad civil de suscripción obligatoria para embarcaciones de recreo o deportivas, de un seguro de accidentes que cubra los riesgos de muerte o lesiones corporales para todas las personas a bordo, con arreglo a la normativa estatal o autonómica que regula el arrendamiento náutico. Las cuantías mínimas de estos seguros, así como el obligado a contratarlos como tomador, respetarán lo dispuesto en su normativa reguladora.

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 y que tenga por objeto social esta actividad. Corresponde a la empresa solicitar el cambio temporal de uso y su anotación en el registro de buques, con indicación del período que comprende, así como asumir la gestión del despacho de estos buques o embarcaciones durante el tiempo de uso comercial.

Cuando la gestión del buque o embarcación no se lleve a cabo por una empresa de arrendamiento náutico, corresponderá al arrendatario la contratación del patrón y, en su caso, de los demás miembros de la dotación.

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, durante el período de autorización del despacho. Tampoco el propietario del buque o embarcación ni cualquier persona relacionada con él podrá prestar servicio a bordo durante el período de cambio temporal del uso, con la excepción de la dotación con título profesional que esté enrolada de forma permanente.

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

Artículo 10. *Supuesto de autorización expresa para el despacho de buques y embarcaciones privadas destinadas a la búsqueda y salvamento marítimo.*

Los buques y embarcaciones abanderados en España de titularidad privada que se destinen a la búsqueda y salvamento marítimo serán despachados mediante autorización expresa del Director General de la Marina Mercante con arreglo a las siguientes reglas:

a) Presentarán la documentación necesaria con arreglo a lo dispuesto en el artículo 11.

b) **(Anulada)**

c) Las condiciones en las que se autoriza el despacho de estos buques y embarcaciones se mantendrán en cualesquiera navegaciones que pueda realizar con posterioridad y estará siempre condicionada al respeto a la normativa internacional en materia de búsqueda y salvamento marítimo.

Artículo 11. *Formalidades de despacho de buques en el régimen general y en el de autorización expresa.*

1. Para obtener el despacho en el régimen general se presentará la documentación indicada en el apartado 4, acompañada de una declaración responsable, de conformidad con el artículo 69 de la Ley 39/2015, de 1 de octubre, en la que se manifieste que el buque o embarcación cumple con los requisitos exigidos para la navegación y que se compromete a mantener el cumplimiento de sus obligaciones durante el período de tiempo de vigencia del despacho.

En estos casos, el despacho se entenderá concedido con la presentación de esta declaración, acreditada por su entrada en el registro electrónico correspondiente, siempre que el buque no hubiera sido inmovilizado.

2. En los supuestos en los que se requiera autorización expresa, la solicitud de despacho de buque o embarcación se presentará al menos cuarenta y ocho horas antes de la hora estimada de salida y requerirá la presentación de la documentación prevista en el apartado 4.

3. Si la solicitud de despacho no reúne los requisitos exigidos, se requerirá al interesado para que, en un plazo de diez días, subsane la falta o acompañe los documentos preceptivos, con indicación de que, si así no lo hiciera, se le tendrá por desistido de su petición, de conformidad con lo dispuesto en el artículo 68 de la Ley 39/2015, de 1 de octubre, de Procedimiento Administrativo Común de las Administraciones Públicas.

Cuando la solicitud de despacho reúna los requisitos exigidos se resolverá en el plazo de cuarenta y ocho horas.

4. La documentación que deberá presentarse ante la Administración marítima para obtener el despacho en el régimen general y cuando sea necesaria la autorización expresa es la siguiente:

a) Una declaración general del capitán, que incluya la información referida al tipo de buque, su carga y la actividad que desarrolla.

b) La lista de tripulantes, que indique su identidad y cargo desempeñado a bordo.

Cuando se produzcan alteraciones en la composición de la lista de tripulantes se remitirá una nueva actualizada.

c) La lista de pasajeros, en aquellos buques obligados a ello reglamentariamente.

d) Cualquier otra documentación o información que se establezca reglamentariamente y que se refiera a requisitos de seguridad marítima exigibles.

Estos documentos se redactarán con arreglo a los modelos de formulario de simplificación normalizados de la Organización Marítima Internacional (OMI), de tamaño A4, previstos en el Convenio FAL-OMI (formularios FAL).

5. Cuando requieran autorización expresa los buques y embarcaciones de recreo que no estén sujetos al Convenio FAL-OMI, la solicitud se ajustará al modelo de declaración recogido en la sede electrónica asociada del Ministerio de Transportes, Movilidad y Agenda Urbana y acompañarán los siguientes documentos:

a) La lista de tripulantes.

b) La póliza de seguro o la garantía financiera que cubra la de responsabilidad civil de suscripción obligatoria, y el certificado de seguro o de la garantía financiera de accidentes que cubra a las personas embarcadas, donde las indemnizaciones del seguro o garantía financiera no podrán ser inferiores a las previstas para el seguro obligatorio de viajeros. El tomador de estos seguros será el propietario o armador del buque o embarcación. La duración del seguro o garantía financiera deberá cubrir, como mínimo, todo el período de navegación de las personas embarcadas.

Se aceptará certificación de un seguro de protección e indemnización (club P&I) siempre que acredite mención expresa a la cobertura equivalente o superior.

c) Copia del justificante de estar al corriente de pago de los impuestos vigentes que le correspondan por el desarrollo de esa actividad o el justificante de la exención, en su caso.

Artículo 12. *Consecuencias del incumplimiento de los requisitos exigidos al buque para su navegación.*

1. Presentada la solicitud de despacho, se denegará cuando la Administración marítima compruebe que un buque incumple los requisitos exigidos por el ordenamiento jurídico en materia de seguridad de la navegación, protección y prevención de la contaminación del medio ambiente marino.

2. La denegación de la autorización de salida o despacho se acordará y notificará en el plazo máximo de 48 horas a contar desde que finalizó el plazo sin que el interesado subsane la falta o acompañe los documentos preceptivos. La denegación del despacho impedirá al buque abandonar el puerto o terminal.

Si no se resuelve y notifica la autorización de despacho en el plazo de cuarenta y ocho horas, se entenderá denegada la solicitud.

3. La denegación del despacho de un buque se efectuará mediante resolución motivada del jefe de Distrito Marítimo o del capitán marítimo.

Contra la resolución de denegación de la autorización de salida o despacho se podrá interponer recurso de alzada ante el Director General de la Marina Mercante.

4. En caso de incumplimiento de los requisitos a que viene obligado un buque para su navegación, de manera motivada, se le prohibirá la salida del puerto y, en su caso, la Administración marítima adoptará las medidas que proceda.

Artículo 13. *Autodespacho.*

1. Se entiende por autodespacho el despacho realizado por el capitán del buque o embarcación, en los casos y circunstancias que se indican en el siguiente apartado.

2. Excepcionalmente, el capitán del buque o embarcación podrá llevar a cabo autodespacho en aquellos casos en los que no haya sido posible presentar la documentación exigida para el despacho, de conformidad con el artículo 11, por causas no atribuibles al buque o su tripulación.

Una vez que el buque o embarcación haya salido a la mar, a la mayor brevedad y, en todo caso, en un plazo inferior a setenta y dos horas, se remitirá a la Administración marítima la documentación prevista en el artículo 11. Asimismo, se hará constar la causa que impidió la normal presentación de la solicitud de despacho.

3. No será posible llevar a cabo el autodespacho cuando el buque o embarcación requiera una autorización expresa para su despacho, de acuerdo con este reglamento, o tuviera pendiente el cumplimiento de condiciones impuestas por la Administración marítima, incluida la constitución de garantías o avales.

Artículo 14. *Autodespacho de buques y embarcaciones de Estado.*

Los buques y embarcaciones de Estado y los pertenecientes a los organismos públicos, incluidos los adscritos a la Sociedad de Salvamento y Seguridad Marítima (SASEMAR), se sujetarán al régimen de autodespacho previsto en este artículo.

En este régimen de autodespacho, corresponderá al capitán del buque o embarcación la elaboración y actualización, cuando proceda, de su propia declaración general y de la lista de tripulantes en atención a sus especificidades, bajo la responsabilidad de la Administración u organismo al que aquellos estén adscritos y la supervisión de la Dirección General de la Marina Mercante.

Este artículo no se aplicará en el caso de buques y embarcaciones autónomos.

Artículo 15. *Régimen de despacho simplificado.*

1. El despacho simplificado de buques o embarcaciones es aquel que se formaliza por los propios interesados, mediante declaración responsable y sin hacer entrega de la documentación de salida prevista en el artículo 11.

La sujeción al régimen de despacho simplificado no exime de la obligación de proporcionar la información exigida por otras Administraciones u organismos públicos.

2. Podrán acogerse al régimen simplificado de despacho:

a) Los buques de recreo de pabellón español.

b) Las embarcaciones y buques de recreo cuando naveguen con tripulación profesional, tanto de pabellón español como extranjero.

c) Las embarcaciones y buques de recreo en arrendamiento náutico, de pabellón español y aquellos de pabellón comunitario o de tercer país que cumplan lo establecido en el apartado 3.

d) Los buques y embarcaciones de pabellón español de carácter histórico con tripulación profesional.

e) Las embarcaciones y buques dedicados exclusivamente a la navegación por aguas interiores marítimas, tales como los remolcadores, embarcaciones y artefactos navales dedicados a los servicios de puertos, radas y bahías.

f) Las embarcaciones y buques dedicados a navegaciones en las cuales el buque regrese al puerto de partida dentro de las veinticuatro horas desde su salida de aquel, aun habiendo realizado escalas en otros puertos o instalaciones.

g) Los buques o embarcaciones de pesca.

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

3. Los buques y embarcaciones de pabellón de tercer país, independientemente de su actividad, que deseen operar en aguas jurisdiccionales españolas, podrán acogerse al régimen de despacho simplificado siempre que hayan despachado, al inicio de su actividad, mediante el procedimiento de despacho con autorización expresa contemplado en el artículo 9.

4. La documentación será presentada a través de la sede electrónica asociada por el naviero, armador, propietario, fletador o consignatario del buque o embarcación, a la Capitanía Marítima donde tenga su base habitual o en cuyas aguas se encuentre el primer puerto español al que arribe. Se podrá iniciar la actividad desde el momento de presentación de la documentación.

5. Los buques y embarcaciones que dejen de realizar alguna de las actividades relacionadas en este artículo quedarán sujetos al régimen general de despacho.

Artículo 16. *Presentación de documentación del régimen de despacho simplificado.*

1. Los buques y embarcaciones dedicados a las navegaciones y actividades que puedan acogerse al régimen simplificado de despacho deberán poner a disposición de la Administración marítima, cuando les sea requerida, la siguiente documentación:

a) Una declaración general del capitán.
b) La lista de tripulantes. Las alteraciones en la lista de tripulantes se anotarán en el rol de acuerdo con lo estipulado en el capítulo III.

En este caso, la documentación se dirigirá al Distrito Marítimo o la Capitanía Marítima que corresponda y se presentará a través de la sede electrónica asociada del Ministerio de Transportes, Movilidad y Agenda Urbana.
2. Cuando se trate de un buque o embarcación de pesca deberán poner a disposición de la Administración marítima, cuando les sea requerida, la licencia, autorización o permiso de pesca.
3. En el caso de los buques y embarcaciones de recreo y pesca, la declaración responsable presentada tendrá la consideración de declaración general del capitán.

Artículo 17. *Comunicación de modificaciones en el régimen de despacho simplificado e incumplimientos.*

1. Los buques y embarcaciones sujetos al régimen simplificado de despacho deberán comunicar inmediatamente cualquier modificación mediante la presentación de una nueva declaración responsable.
2. El régimen de despacho simplificado queda sin efecto:

a) Cuando se incumpla el deber de comunicación previsto en el apartado anterior.
b) En el caso de los buques y embarcaciones de pesca, cuando carezcan de la licencia, autorización o permiso de pesca necesario para el ejercicio de la actividad a la que vayan a dedicarse.
c) Cuando se constate que se llevan a cabo actividades diferentes a las declaradas.
d) Cuando por parte de los navieros, armadores, capitanes o patrones de los buques no se cumpla con la obligación de mantener el buque debidamente tripulado conforme a la resolución de tripulación mínima, así como mantener al buque conforme a los certificados y a la notificación inmediata de averías y accidentes de consideración conforme a dicho artículo, y en general cualquier otro aspecto recogido en la declaración responsable presentada.
e) Transcurrido un año desde la presentación de la declaración responsable.

3. En el caso de quedar sin efecto el despacho simplificado, de manera motivada, la Autoridad marítima podrá tomar las medidas que aseguren que el buque o embarcación no emprende de nuevo la navegación sin cumplir con los requisitos exigidos.

[. . .]

CAPÍTULO III

El rol de despacho y dotación

Artículo 19. *Rol de despacho y dotación.*

1. El rol de despacho y dotación es el documento exigido a los buques y embarcaciones de pabellón español que acredita el viaje que está realizando, así como el hecho de que lo ha emprendido previo cumplimiento de todos los requisitos legales y reglamentarios para su despacho.
Los buques y embarcaciones llevarán a bordo una copia actualizada, en versión impresa o electrónica, del rol de despacho y dotación.
2. El rol de despacho y dotación deberá contener la siguiente información, salvo aquella que no sea aplicable por el tipo de buque o embarcación, actividad o cualquier otro motivo:

a) Fotografía del buque o embarcación.
b) Nombre del buque o embarcación.
c) Matrícula del buque o embarcación.

d) Número de identificación del buque o embarcación (NIB)
e) Número OMI.
f) Características principales del buque o embarcación.
g) Información relativa a la paralización temporal o inactividad (tipo de inactividad)
h) Identidad, nacionalidad, cargo a bordo, titulación, certificados de suficiencia y fechas de enrolamiento y desenrolamiento de todos los miembros de la tripulación, así como del personal ajeno a la tripulación.
i) Información relativa al viaje en curso, puerto de salida y puerto de destino.
j) Observaciones.

Artículo 20. *Formato del rol de despacho y dotación.*

1. El rol tendrá un formato electrónico. Cuando un buque o embarcación carezca de dispositivos electrónicos, llevará una copia impresa del rol.

El naviero, armador o propietario del buque o embarcación deberá comunicar a la Administración marítima, a través de la sede electrónica asociada del Ministerio de Transportes, Movilidad y Agenda Urbana, la información prevista en el artículo anterior, así como sus modificaciones, a la mayor brevedad posible y a más tardar antes de la salida del buque o embarcación a la mar o, en caso de encontrarse en la mar, en el plazo máximo de veinticuatro horas.

Toda la información contenida en el rol será almacenada en las bases de datos de la Dirección General de la Marina Mercante.

2. El naviero, armador o propietario, bien directamente o a través del capitán o patrón del buque o embarcación, o del consignatario o persona autorizada legalmente, podrá obtener a través de la sede electrónica asociada del Ministerio de Transportes, Movilidad y Agenda Urbana, un rol electrónico consistente en una copia en un único documento electrónico, o un formato imprimible que permita la verificación de su autenticidad, que contenga toda la información actualizada del rol, así como el sello electrónico del Ministerio.

CAPÍTULO IV

Régimen de enrolamiento y desenrolamiento de los tripulantes

Artículo 21. *Enrolamiento de miembros de la tripulación.*

1. El enrolamiento de miembros de la tripulación de un buque o embarcación de pabellón español tiene por objeto la adscripción de un tripulante al servicio del buque en un cargo determinado y mantener cubierto, como mínimo, el personal con que corresponde dotar al buque para garantizar la seguridad de la navegación.

2. La composición de la tripulación de un buque o embarcación, así como los enrolamientos o desenrolamientos de tripulantes serán responsabilidad del armador, naviero o propietario, capitán o patrón, que velarán por que se cumpla la resolución de tripulación mínima de seguridad dictada por la Dirección General de la Marina Mercante o por la Capitanía Marítima, y de que todos sus miembros posean la titulación necesaria, así como los certificados de suficiencia, el documento de identidad del marino, el certificado médico y demás requisitos exigibles de acuerdo con las competencias de la Administración marítima.

3. Con el fin de acreditar el cumplimiento de los requisitos establecidos en el artículo 158 del texto refundido de la Ley de Puertos del Estado y de la Marina Mercante y en el artículo 165 de la Ley 14/2014, de 24 de julio, de Navegación Marítima, el capitán, armador o naviero, con carácter previo al enrolamiento, deberá inscribir a los tripulantes extranjeros en una base de datos de la Dirección General de la Marina Mercante, a través de la sede electrónica asociada correspondiente.

Artículo 22. *Enrolamientos múltiples y simultáneos.*

1. El jefe de Distrito Marítimo o el capitán marítimo podrá autorizar, mediante resolución motivada:

a) El enrole de la misma tripulación en más de un buque o embarcación dedicado a la navegación interior o que reúna características similares, o a la pesca local o de litoral,

siempre y cuando se trate de buques o embarcaciones que presten servicio en el mismo puerto o en puertos cercanos y sean operados por la misma empresa naviera o armador.

b) El enrolamiento múltiple de tripulantes en aquellos buques o embarcaciones que realicen las mismas actividades previstas en la letra anterior cuando sean operados por empresas navieras o armadores diferentes.

En ambos casos, los miembros de la tripulación se podrán embarcar indistintamente en cada buque o embarcación sin necesidad de notificación previa, siempre y cuando se hagan a la mar cumpliendo con las tripulaciones mínimas establecidas para cada buque o embarcación y se anote en rol de despacho y dotación los miembros de la tripulación embarcados efectivamente.

A los efectos de este artículo, se entenderá por puertos cercanos aquellos que están dentro del ámbito de competencia de una misma Capitanía Marítima. En el caso de puertos próximos, pero bajo la competencia de Capitanías Marítimas adyacentes, el jefe de Distrito Marítimo o el capitán marítimo al que se solicite la autorización resolverá una vez que cuente con el informe favorable la otra Capitanía Marítima.

2. Se autoriza el enrolamiento múltiple de tripulantes en embarcaciones que presten con carácter exclusivo servicios públicos de carácter no comercial, con independencia de los puertos en los que se realice la navegación.

3. El jefe de Distrito Marítimo o el capitán marítimo podrá autorizar el enrole simultáneo de más de una tripulación en aquellos buques o embarcaciones cuyas tripulaciones estén sometidas a frecuentes rotaciones en función de los períodos de trabajo, siempre que cumplan con las tripulaciones mínimas establecidas.

En este caso solamente será necesario comunicar a la Administración marítima la identidad de los miembros de la tripulación cuando se produzca un cambio de los miembros que la componen.

Artículo 23. *Comunicación de enrolamientos y desenrolamientos.*

1. El naviero, armador o propietario del buque o embarcación, bien directamente o a través del capitán o patrón, o del consignatario o persona autorizada legalmente, deberá comunicar a la Administración marítima los enrolamientos y desenrolamientos que se produzcan en sus buques o embarcaciones. Esta comunicación se efectuará a la mayor brevedad posible y a más tardar antes de la salida del buque o embarcación a la mar o, en caso de encontrarse en la mar, en el plazo máximo de veinticuatro horas, a través de la sede electrónica asociada del Ministerio de Transportes, Movilidad y Agenda Urbana.

Una vez comunicados los enrolamientos y desenrolamientos, el armador podrá acceder a un documento con el sello electrónico del Ministerio de Transportes, Movilidad y Agenda Urbana, que será el documento acreditativo de la formalización del enrolamiento o el desenrolamiento.

2. La información sobre enrolamientos y desenrolamientos proporcionada por los armadores será incorporada a las bases de datos de la Dirección General de la Marina Mercante.

Artículo 24. *Supervisión de enrolamiento y desenrolamiento de tripulantes.*

1. La Administración marítima podrá controlar en cualquier momento el cumplimiento de los requisitos a cumplir por los tripulantes y tomará las medidas oportunas cuando se detecte alguna irregularidad o incumplimiento, aplicando, en su caso, el régimen sancionador que corresponda.

2. Durante los reconocimientos periódicos reglamentarios o durante la ejecución de aquellos que se lleven a cabo de oficio, la Administración marítima podrá verificar que la tripulación reúne todos los requisitos de composición, cualificación y aptitud exigidos por la normativa vigente en esta materia.

Artículo 25. *Medidas provisionales y procedimiento de desenrolamiento de oficio.*

1. La Administración marítima podrá retener un buque o embarcación para evitar que se haga a la mar cuando considere que se pone en riesgo la seguridad marítima debido a la

concurrencia de alguna de las siguientes circunstancias que revele que se vulnera la normativa aplicable a la tripulación mínima de seguridad:

a) Que un tripulante enrolado no cumpla los requisitos de titulación y certificados exigidos en relación con el puesto que ha de desempeñar a bordo.

b) Que un tripulante no disponga o no se encuentre en vigor la libreta de navegación marítima o el documento de identidad del marino.

c) Que un tripulante enrolado no se encuentre a bordo.

2. Cuando concurra alguna o varias de las anteriores circunstancias, independientemente de si el tripulante es miembro o no de la tripulación mínima de seguridad del buque, el jefe del Distrito Marítimo o el capitán marítimo podrán proceder al desembarque de oficio del tripulante, sin que con ello se vean afectados los contratos entre el armador y el tripulante afectado, además de adoptar las medidas necesarias para salvaguardar la seguridad de la navegación.

Cuando el desembarque del tripulante conlleve que el buque o embarcación incumpla la resolución de tripulación mínima establecida se suspenderá el despacho hasta que se presente nueva lista de tripulantes.

3. La resolución que adopte el capitán marítimo o el jefe de Distrito Marítimo es recurrible en alzada ante el Director General de la Marina Mercante en el plazo de un mes desde su notificación, de acuerdo con lo dispuesto en el artículo 121 y concordantes de la Ley 39/2015, de 1 de octubre.

Artículo 26. *Personas ajenas a la tripulación y al pasaje.*

1. El capitán del buque o embarcación podrá autorizar el embarque de personas ajenas a la tripulación y al pasaje siempre que ello sea compatible con el número máximo de personas que pueden embarcar, de conformidad con los certificados reglamentarios del buque.

2. El capitán del buque o embarcación se cerciorará de que todas las personas ajenas a la tripulación y al pasaje disponen de un seguro vigente o de una garantía financiera que cubra los riesgos de muerte o accidente con ocasión del viaje o viajes marítimos o prueba de mar que realice el buque con tales personas a bordo. El tomador de estos seguros será bien el propietario o armador del buque o embarcación o bien la entidad de la que dependan las personas ajenas a la tripulación. Las indemnizaciones del seguro o garantía financiera no podrán ser inferiores a las previstas para el seguro obligatorio de viajeros. La duración del contrato deberá cubrir, como mínimo, todo el período de navegación de las personas ajenas a la tripulación.

3. Las personas a embarcar ajenas a la tripulación y al pasaje dispondrán de un documento de identificación válido, ya sea documento nacional de identidad o pasaporte.

El embarque de una persona sin capacidad legal para decidir requiere autorización expresa de quien ostente la patria potestad o representación legal.

4. Las personas ajenas a la tripulación y al pasaje quedarán sometidas a las normas de seguridad, disciplina y buen orden bajo la autoridad del capitán del buque o embarcación.

5. Al embarque de las personas ajenas a la tripulación y al pasaje le será de aplicación lo dispuesto en el artículo 23 y se comunicarán a la Administración marítima los siguientes datos:

a) Nombre y apellidos.

b) Documento nacional de identidad, número de identidad de extranjero o pasaporte.

c) Puerto, día, mes y año.

d) Motivo del embarque.

e) Número de la póliza del seguro, compañía, fecha de inicio y fecha de finalización de la cobertura.

f) Con carácter opcional, observaciones y aclaraciones.

6. Las personas ajenas a la tripulación y al pasaje serán consignadas en la lista de tripulación, conforme a los formularios FAL.

7. Para el personal de las Administraciones públicas que deba embarcarse para el ejercicio de sus funciones en buques o embarcaciones en navegación sin pertenecer a la dotación no será de aplicación lo dispuesto en los apartados 2 y 5.e).

CAPÍTULO V

Régimen de autorización de entrada y de estancia de los buques y embarcaciones en los espacios marítimos españoles

Artículo 27. *Régimen general de autorización tácita de entrada de buques y embarcaciones.*

1. La entrada de buques o embarcaciones en los espacios marítimos en los que España ejerce soberanía, derechos soberanos o jurisdicción se entenderá autorizada si no existe resolución denegatoria expresa de la Capitanía Marítima:

a) Cuando se sujete al régimen de paso inocente, en navegación lateral.

b) Cuando se dirija a puerto, terminal o aguas interiores, una vez que el buque haya cumplimentado la solicitud de acuerdo con el procedimiento integrado de escala regulado reglamentariamente, a través de los medios establecidos a tal efecto.

c) Cuando se trate de una navegación en los espacios marítimos españoles en los que exista libertad de navegación.

Se exceptúan de esta autorización tácita los casos recogidos en el artículo siguiente.

2. La autorización tácita de entrada en los espacios marítimos españoles será compatible con el derecho de paso inocente y la libertad de navegación en esas aguas por parte de los buques que no se dirijan a puertos españoles, siempre que se ejerzan de conformidad con lo establecido en la Convención de las Naciones Unidas sobre el Derecho del Mar, en el capítulo IV del título I de la Ley 14/2014, de 24 de julio, de Navegación Marítima, y en la demás normativa, internacional y nacional, aplicable.

3. La Capitanía Marítima podrá requerir a cualquier buque o embarcación que ejerza el derecho de paso inocente, que vaya a hacer escala en un puerto nacional o que se dirija a las aguas interiores españolas, que informe inmediatamente de todos aquellos aspectos que puedan resultar relevantes en relación con su cumplimiento de la normativa marítima nacional e internacional.

4. La Capitanía Marítima podrá adoptar las medidas necesarias para prevenir los riesgos que pudieran representar determinados buques o embarcaciones para la seguridad de las personas, la seguridad marítima, de la navegación, o para la integridad del medio ambiente marino.

Artículo 28. *Buques que requieren autorización expresa de entrada.*

Requieren autorización expresa de entrada a otorgar por la Capitanía Marítima los buques y, en su caso, embarcaciones en los siguientes supuestos:

a) Los que transportan mercancías peligrosas de la clase 5.1 (productos a base de nitrato amónico de alto contenido en nitrógeno) o sustancias radioactivas y explosivos, tal como se definen en el Código Marítimo Internacional de mercancías peligrosas (Código IMDG) y en la normativa nacional en vigor.

Se podrán exceptuar de esta autorización aquellos casos en que ya exista un control de las condiciones de transporte de estas mercancías, incluida su comunicación a instituciones internacionales o de la Unión Europea.

b) Los buques tanque de casco único, tal como se definen en Reglamento (UE) n.º 530/2012 del Parlamento Europeo y del Consejo, de 13 de junio de 2012, relativo a la introducción acelerada de normas en materia de doble casco o de diseño equivalente para petroleros de casco único. En este caso, la autorización solo podrá concederse si se trata de un petrolero en dificultades que busque un lugar de refugio o cuando no transporte carga y se dirija a un puerto para su reparación.

c) Los buques que presenten avería, corrimiento de la carga, incendio a bordo, inundación o cualquier otra circunstancia que pudiera constituir un riesgo para la seguridad marítima o para la integridad del medio ambiente marino.

d) Los buques que hayan solicitado asistencia o refugio de acuerdo con el artículo 24 del Real Decreto 210/2004, de 6 de febrero, por el que se establece un sistema de seguimiento y de información sobre el tráfico marítimo. La concesión de esta autorización corresponde al Director General de la Marina Mercante.

e) Los buques que no hayan cumplido con los procedimientos de notificación y seguimiento de buques establecidos en el capítulo II del Real Decreto 210/2004, de 6 de febrero. Asimismo, aquellos buques a los que se les haya requerido información y se constate que es incorrecta o incompleta.

f) Los buques que, conforme a los artículos 13 y 16.1 del Real Decreto 210/2004, de 6 de febrero, no hayan cumplido con los deberes de notificación sobre mercancías peligrosas o contaminantes o puedan ser considerados como un riesgo potencial para la navegación o una amenaza para la seguridad marítima, la seguridad de la vida humana en el mar o para la integridad del medio ambiente marino.

g) Los buques rechazados de acuerdo con las previsiones del artículo 16 del Reglamento por el que se regulan las inspecciones de buques extranjeros en puertos españoles, aprobado por el Real Decreto 1737/2010, de 23 de diciembre.

La entrada de estos buques solo se puede autorizar conforme a lo previsto en el artículo 22.5 del Reglamento por el que se regulan las inspecciones de buques extranjeros en puertos españoles, en caso de fuerza mayor, consideraciones prioritarias de seguridad, o para reducir o minimizar el riesgo de contaminación o subsanar las deficiencias. Además, se exigirá siempre que el propietario, el naviero, el armador o el capitán del buque hayan aplicado las medidas adecuadas, a satisfacción de la Capitanía Marítima, para garantizar la entrada segura del buque.

h) Los buques y embarcaciones autónomos extranjeros.

Artículo 29. *Otorgamiento de autorización expresa de entrada.*

1. Cuando sea necesaria, se solicitará autorización de entrada con una antelación mínima de 48 horas de la llegada a los espacios marítimos españoles de los buques o embarcaciones.

2. Con carácter previo a la resolución sobre la autorización de entrada, la Capitanía Marítima evaluará los riesgos que el buque o embarcación pueda comportar para la seguridad de las personas, para la seguridad marítima y la de las instalaciones portuarias, y para la integridad del medio ambiente marino.

La Capitanía Marítima no autorizará la entrada del buque o embarcación en los espacios marítimos españoles cuando considere que se ponen en riesgo esos bienes jurídicos.

3. Autorizada la entrada de un buque o embarcación en los espacios marítimos españoles, la Capitanía Marítima podrá adoptar las medidas previstas a tal efecto en la legislación marítima española a los efectos de salvaguardar la seguridad marítima y prevenir la contaminación del medio ambiente marino. Esas medidas podrán incluir las de visitar, inspeccionar, imponer o condicionar el fondeo u ordenar la entrada en puerto o la expulsión de los espacios marítimos españoles del buque o embarcación.

4. El buque o embarcación estará obligado a cumplir los requerimientos y obligaciones indicados en la autorización de la Capitanía Marítima.

Artículo 30. *Prohibición de entrada.*

1. Cuando concurra una causa que lo justifique, la Autoridad Portuaria o la Administración marítima podrán prohibir a los buques o embarcaciones la entrada en un puerto o en los espacios marítimos españoles, respectivamente.

2. Asimismo, con carácter general, se prohibirá la entrada en los puertos o los espacios marítimos españoles a aquellos buques o embarcaciones sobre los que recaiga una sanción internacional que así lo determine.

3. Cuando un órgano judicial u otros órganos administrativos en el ejercicio de sus competencias acuerden la prohibición de entrada de un buque o embarcación en los puertos

o los espacios marítimos españoles, las Administraciones portuaria y marítima colaborarán, en el ámbito de sus propias competencias, para hacer efectiva tal medida.

4. En cualquiera de los casos anteriores, se podrá solicitar la cooperación y auxilio de la Armada, de la Guardia Civil, así como del Servicio de Vigilancia Aduanera.

[. . .]

§ 56

Orden FOM/1194/2011, de 29 de abril, por la que se regula el procedimiento integrado de escala de buques en los puertos de interés general. [Inclusión parcial]

Ministerio de Fomento
«BOE» núm. 114, de 13 de mayo de 2011
Última modificación: 1 de junio de 2020
Referencia: BOE-A-2011-8339

Artículo 1. *Objeto.*

Esta orden tiene por objeto integrar los procedimientos de solicitud de escala, asignación de atraque, y de despacho de buques en los puertos españoles de interés general, así como regular la gestión del documento único de escala (DUE) y la información en él contenida.

Artículo 2. *Ámbito de aplicación.*

1. Esta orden es de aplicación a las escalas de buques civiles en los puertos españoles de interés general.

2. Quedan fuera del ámbito de su aplicación los buques de tráfico interior, los buques de la Guardia Civil, y aquéllos que por su especialidad estén exentos de despacho. Asimismo, no se aplicará a los buques de recreo, los afectos a la Sociedad de Salvamento y Seguridad Marítima, los pertenecientes a la Administración General del Estado o a sus organismos públicos debidamente inscritos en la lista 8ª, los pertenecientes a las comunidades autónomas o a sus organismos públicos debidamente inscritos en la lista 8ª, y los pesqueros nacionales y sus auxiliares, excepto los que faenan en caladeros lejanos, es decir, los buques pesqueros de despacho ordinario de acuerdo con lo establecido en los artículos 3 y 21 de la Orden de 18 de enero de 2000 por la que se aprueba el Reglamento de despacho de buques.

Las autoridades portuarias podrán, mediante acuerdo de su consejo de administración, establecer la obligatoriedad de que los buques que quedan fuera del ámbito de aplicación conforme al párrafo anterior utilicen este procedimiento, u otro abreviado, exclusivamente a efectos de la solicitud de escala y asignación de atraque. La autoridad marítima podrá, en estos casos, solicitar la información relativa a estos buques cuando desee gestionar a través de la ventanilla única el despacho de estos buques exentos.

Artículo 3. *Definiciones.*

A los efectos de esta orden se entenderá por:

a) Administración portuaria: El organismo público Puertos del Estado y las Autoridades portuarias.

b) Administración marítima: La Dirección General de la Marina Mercante, las capitanías marítimas, y la Sociedad de Salvamento y Seguridad Marítima.

c) Declaración única de escala (DUE): declaración, formalizada mediante transmisión electrónica de datos, que, presentada ante la ventanilla única prevista en el artículo 4 de esta orden, contiene los datos necesarios para permitir a las administraciones marítima y portuaria gestionar la entrada, estancia y salida del buque de un puerto de interés general y facilitar al resto de administraciones y autoridades competentes la información que corresponda.

d) EMSA: Agencia Europea de Seguridad Marítima creada por el Reglamento (EC) 1406/2002, de 27 de junio.

e) Sistema SafeSeaNet: Sistema comunitario de intercambio de información marítima administrado por EMSA.

f) Transmisión electrónica de datos: El proceso de transmisión de información codificada digitalmente con un formato estructurado revisable que puede usarse directamente para su almacenamiento y tratamiento mediante ordenadores.

Artículo 4. *Ventanilla única.*

1. La autoridad portuaria queda constituida como ventanilla única, ante la cual el declarante deberá presentar, por procedimientos de transmisión electrónica de datos, la declaración única de escala (DUE), y los demás datos relativos a la información en ella requerida.

La autoridad portuaria, al constituirse como ventanilla única ante el declarante, facilitará la recepción y distribución de los datos que se declaren. La veracidad y exactitud de la información será responsabilidad del declarante.

La autoridad portuaria será la responsable de registrar, capturar y transmitir por medios electrónicos la información de la DUE al organismo público Puertos del Estado.

2. El enlace de comunicación e intercambio de información entre la Administración marítima, las autoridades portuarias y otros organismos competentes para recibir información contenida en la DUE será el organismo público Puertos del Estado, sin perjuicio de que cada entidad sea responsable de sus propias bases de datos y de la confidencialidad de la información. A tal efecto, el organismo público Puertos del Estado habilitará los medios necesarios.

El organismo público Puertos del Estado enviará, a través de medios electrónicos, la información correspondiente a los organismos competentes cuando éstos así se lo soliciten.

Artículo 5. *Datos de la declaración única de escala.*

Se aprueban los datos de la declaración única de escala que se recogen en el anexo I de esta orden junto con las indicaciones y notas explicativas para la declaración de los mismos.

Artículo 6. *Declarante.*

1. El agente consignatario del buque o, en su defecto, la compañía naviera, o el capitán del buque, son los obligados a presentar el DUE y tienen la condición de declarante.

2. El declarante, al presentar la DUE, es responsable de que la información presentada esté actualizada, así como de que obre en su poder la documentación requerida por las autoridades marítimas, por las autoridades portuarias, por los organismos con competencia en materia policial y de protección, y por cualquier otra administración que, de acuerdo con sus competencias, sea destinataria de la información contenida en la DUE. El declarante deberá actuar con la diligencia necesaria para recabar y transmitir, en tiempo y forma, la información requerida en esta orden, tanto en el momento inicial de la presentación como en las modificaciones que puedan producirse posteriormente.

3. En los casos de falta de suministro de la información requerida o cuando ésta sea aportada de forma incompleta, incorrecta o falsa, será de aplicación el régimen sancionador establecido en el 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 o en la normativa correspondiente. Asimismo, se podrá ordenar la denegación de la solicitud de escala, la denegación de entrada, la denegación de atraque, o la denegación de salida del buque,

según se prevea en la legislación aplicable, de acuerdo con la naturaleza de la información afectada así como de conformidad con lo estipulado en esta orden.

Artículo 7. *Presentación mediante transmisión electrónica de datos.*

1. La DUE se presentará mediante transmisión electrónica de datos utilizando diversos mensajes estructurados, relacionados todos ellos mediante el número de escala y la identificación del buque, pudiendo emplearse el sistema implantado en cada comunidad portuaria. Todos los mensajes serán definidos por Puertos del Estado que publicará las correspondientes guías de usuarios.

Este procedimiento estará disponible en cada una de las sedes electrónicas de las correspondientes autoridades portuarias en la medida que dichas sedes sean creadas y esté disponible la aplicación informática que se habilite al efecto.

2. El declarante dispondrá de un código de identificación asignado por la autoridad portuaria correspondiente, de acuerdo con lo previsto en el artículo 13.2.c) de la Ley 11/2007, de 22 de junio, de acceso electrónico de los ciudadanos a los servicios públicos. La utilización de este código en la transmisión vía electrónica del DUE producirá los mismos efectos jurídicos que la firma manuscrita del declarante.

3. El declarante responderá, en lo que le sea imputable, del uso o abuso que pueda hacerse del código de identificación, así como de la exactitud de todos los datos transmitidos con el mismo. En el caso de que se acreditase que el que ha presentado el DUE no estaba debidamente autorizado por el declarante, la Administración portuaria considerará a la persona que ha presentado el documento como declarante a todos los efectos.

4. Cuando se detecten anomalías de tipo formal en la transmisión del DUE dicha circunstancia se pondrá en conocimiento del declarante por el propio sistema mediante mensajes de error para que proceda a su subsanación.

5. En aquellos supuestos en que, por razones excepcionales debidamente acreditadas, no fuera posible efectuar la presentación electrónica se seguirán las instrucciones que dicte la autoridad portuaria correspondiente al puerto de escala.

6. Se autoriza al organismo público Puertos del Estado a actualizar el modo de transmisión electrónica en función de los avances tecnológicos y las modificaciones de sintaxis. A estos efectos, el organismo público Puertos del Estado elaborará la correspondiente guía de usuario.

Artículo 8. *Contenido del DUE.*

1. La DUE contiene toda la información necesaria para la gestión de la escala por parte de la autoridad portuaria, para el despacho del buque por la capitanía marítima y para cumplir con las formalidades de información establecidas en el Real Decreto 1334/2012, de 21 de septiembre, sobre las formalidades informativas exigibles a los buques mercantes que lleguen a los puertos españoles o que salgan de éstos. Consta de la información sobre el buque y su agente consignatario, la declaración general de su capitán, la escala, la estancia del buque en puerto, la tripulación, los pasajeros, los residuos a bordo, las mercancías peligrosas y la protección del buque. La DUE se estructura en una serie de datos básicos y otros datos complementarios y en un tercer conjunto de datos personalizable por las autoridades portuarias.

Las Administraciones portuaria y marítima y los demás órganos o entidades de la Administración pública competentes, cada uno de acuerdo a su ámbito de competencias, pueden reclamar antes, durante o después de la escala, la entrega o exhibición de los documentos que prueben la información aportada en la DUE.

2. Los buques acogidos al despacho por tiempo no tendrán que cumplimentar los datos relativos a la declaración del capitán y la lista de tripulantes, siempre y cuando su presentación no sea requerida por otras autoridades competentes, y ello sin perjuicio de la obligación de la autoridad portuaria de informar de la solicitud de la escala a Puertos del Estado y éste a la Dirección General de la Marina Mercante.

3. Los datos básicos del DUE incluyen:

a) Los datos identificativos básicos del buque y del declarante, la referencia, en su caso, al despacho por tiempo, las fechas y datos relativos a la escala solicitada y, en su caso, los atraques, fondeos y operaciones a realizar en la escala.

b) La información relativa a si el buque lleva mercancías peligrosas en tránsito, para descargar o para cargar. En caso afirmativo para el tránsito y la descarga la autorización de atraque quedará supeditada a la recepción de la documentación específica sobre dichas mercancías peligrosas establecida en el Reglamento de admisión, manipulación y almacenamiento de mercancías peligrosas en los puertos, aprobado por Real Decreto 145/1989, de 20 de enero. La declaración de escala equivale a dar cumplimiento a la notificación establecida en el Real Decreto 210/2004, de 6 de febrero, por el que se establece un sistema de seguimiento y de información sobre el tráfico marítimo.

c) La información sobre si el buque transporta mercancías reguladas por el Real Decreto Ley 9/2002, de 13 de diciembre, por el que se adoptan medidas para buques tanque que transporten mercancía peligrosas o contaminantes.

d) La información sobre el tránsito de materias reglamentadas a que se refiere el Reglamento de explosivos, aprobado por el Real Decreto 230/1998, de 16 de febrero, y el Reglamento de artículos pirotécnicos y cartuchería, aprobado por el Real Decreto 563/2010, de 7 de mayo, procedentes de países no integrantes de la Unión Europea.

4. Los datos complementarios, cuya declaración deberá indicar el número de escala y la identificación del buque al que se refieren, son los siguientes:

a) La ficha técnica del buque, con los datos de identificación y técnicos del mismo, de su capacidad de almacenamiento de residuos, y sobre la existencia y validez de los certificados exigibles. A esta ficha técnica se asociará una fecha de presentación o modificación que servirá de referencia para su asociación con las solicitudes de escala que correspondan.

Con estos datos se da cumplimiento a lo previsto en el artículo 4.1 del Real Decreto 210/2004, de 6 de febrero, por el que se establece un sistema de seguimiento y de información sobre el tráfico marítimo y en el artículo 9.1 y 2 del Reglamento por el que se regulan las inspecciones de buques extranjeros en puertos españoles, aprobado por el Real Decreto 1737/2010, de 23 de diciembre.

Con la presentación de estos datos el declarante asegura que esta información está actualizada y a disposición de la autoridad marítima y de la autoridad portuaria para el ejercicio de sus competencias respectivas.

b) Los datos correspondientes a la lista de tripulantes previstos en la letra B del anexo del Real Decreto 1334/2012, de 21 de septiembre.

c) Los datos correspondientes a la lista de pasajeros previstos en la letra B del anexo del Real Decreto 1334/2012, de 21 de septiembre.

d) Los datos correspondientes a la notificación de desechos y residuos prevista en la letra A del anexo del Real Decreto 1334/2012, de 21 de septiembre. Con la presentación de estos datos el declarante confirma que son correctos y exactos y que el buque tiene capacidad específica a bordo para almacenar todos los desechos generados entre esta notificación y el siguiente puerto en el que realizará una entrega de los mismos.

e) Los datos relativos a la protección del buque que corresponden a la notificación de información sobre seguridad prevista en la letra A del anexo del Real Decreto 1334/2012, de 21 de septiembre, y a lo exigido por el Real Decreto 1617/2007, de 7 de diciembre, por el que se establecen medidas para la mejora de la protección de puertos y del transporte marítimo.

f) Los datos correspondientes a la notificación de productos peligrosos o contaminantes a bordo y al «Manifiesto de Mercancías Peligrosas», previstos en las letras A y B, respectivamente, del anexo del Real Decreto 1334/2012, de 21 de septiembre.

Con la presentación de estos datos el declarante confirma que están disponibles a bordo, y alejados de las mercancías peligrosas, la ficha de datos de seguridad y los procedimientos de intervención en emergencia previstos en la hoja de seguridad de la mercancía, de acuerdo con lo establecido en la letra B. a) del apartado 3 del anexo I del Real Decreto 210/2004, de 6 de febrero.

g) Los datos correspondientes a la declaración marítima de sanidad prevista en el artículo 37 del Reglamento Sanitario Internacional-2005 (RSI-2005) y en el artículo 6 de la

Orden SSI/200/2013, de 7 de febrero, por la que se aprueban los modelos de impresos de documentos a utilizar en el ámbito médico de la sanidad exterior.

Con la presentación de estos datos el declarante confirma que la información declarada es exacta y conforme a la verdad según su leal saber y entender.

El buque deberá presentar la declaración marítima de sanidad ante la autoridad portuaria, de acuerdo con lo establecido en esta orden, quien la enviará al organismo público Puertos del Estado. A su vez Puertos del Estado la hará llegar al Sistema de sanidad exterior (SISAEX) del Ministerio de Sanidad, Servicios Sociales e Igualdad y, en caso necesario, a la Agencia Europea de Seguridad Marítima (EMSA) o a otros Estados Miembros.

5. Las autoridades portuarias podrán personalizar un tercer conjunto de datos para la solicitud de los servicios portuarios y actividades ofertados, ya sean prestados directamente por ellas o por otros prestadores de servicios, que aquellas deseen que se soliciten por medios electrónicos junto con el resto de formalidades de información ligadas a la escala del buque.

Artículo 9. *Presentación del DUE.*

1. El DUE deberá presentarse en la autoridad portuaria del puerto de escala en la forma prevista en el artículo 7 y con la siguiente antelación:

a) Si el buque enarbola pabellón extranjero y puede ser objeto de una inspección ampliada del MOU, de acuerdo con lo establecido en el artículo 9 del Real Decreto 1737/2010, de 23 de diciembre, al menos con setenta y dos horas de antelación a la hora de llegada prevista del buque a aguas portuarias, o antes de abandonar el puerto de origen si se prevé que el viaje durará menos de setenta y dos horas.

b) En el resto de casos, al menos con veinticuatro horas de antelación a la hora prevista de llegada del buque a aguas portuarias, salvo en caso de emergencia u otras circunstancias excepcionales debidamente motivadas, que se comunicarán a la mayor brevedad posible.

2. Los buques en despacho por tiempo por la capitanía marítima deberán presentar la DUE a los solos efectos de solicitud de escala y asignación de atraque o fondeo, y para comunicar las formalidades de información establecidas en el Real Decreto 1334/2012, de 21 de septiembre, a las autoridades competentes correspondientes.

3. El supuesto de renuncia de consignación se tramitará de acuerdo con los procedimientos establecidos por cada autoridad portuaria y atendiendo a lo establecido en la legislación vigente.

4. Los supuestos de cesión de consignación podrán tramitarse por medio del DUE dejando constancia, tanto de la aceptación del cesionario como de la previa notificación del cedente, y señalando la fecha y la hora en las que se produce la cesión, que deberá ser coincidente para ambos.

5. El DUE será enviado por medios electrónicos a la autoridad portuaria correspondiente cumplimentado, al menos, con la información mínima señalada en el apartado 1 del anexo IV de esta orden. La autoridad portuaria efectuará un primer control, devolviendo un mensaje de rechazo al declarante cuando no haya superado la validación indicando los defectos del DUE para su subsanación.

Las autoridades portuarias arbitrarán los medios para que el DUE se envíe, electrónicamente y con carácter inmediato, al organismo público Puertos del Estado.

El organismo público Puertos del Estado remitirá a cada autoridad competente, con carácter inmediato y también por medios electrónicos, la información recibida correspondiente y a EMSA la información correspondiente a los buques del apartado 1 letra a) de este artículo a través del sistema SafeSeaNet.

Cada entidad es responsable de sus propias bases de datos y de la confidencialidad de la información.

6. La tramitación del DUE ante la autoridad portuaria permitirá obtener los servicios de la autoridad portuaria y la autorización de salida de los buques, con la reproducción del sello y firma de la capitanía marítima, siempre y cuando dichas administraciones dispongan de la información requerida, y de cualquier modificación a la misma, en el plazo y forma establecidos. La gestión del DUE por las Administraciones marítima y portuaria quedará, en cualquier caso, sujeta a los horarios establecidos para ello.

Las decisiones que la autoridad portuaria adopte en relación con las solicitudes contenidas en los artículos 10, 12, 14 y 15 agotarán la vía administrativa con arreglo a lo dispuesto en el artículo 35.8 de la Ley 27/1992, de 24 de noviembre, modificado por la Ley 48/2003, de 26 de noviembre, de régimen económico y de prestación de servicios de los puertos de interés general, y se someten al régimen de recursos administrativos previsto en el título VII de la Ley 30/1992, de 26 de noviembre, de Régimen Jurídico de las Administraciones Públicas y del Procedimiento Administrativo Común.

7. La presentación del DUE implica que el declarante manifiesta que obra en su poder copia, o que se compromete a recabar la documentación necesaria durante la escala en puerto, en la que el capitán ha declarado que es cierta la lista de tripulantes, que todos los certificados y documentos que deben existir a bordo, en cumplimiento de los Convenios SOLAS 74/78, MARPOL 73/78, Memorándum de entendimiento para el control del buque por el Estado del puerto (MOU-PSC), y los demás certificados y documentos que puedan ser exigidos legalmente en función del tipo o clase de buque, se encuentran a bordo y en vigor, y que su validez se extiende, como mínimo, hasta la fecha de llegada al próximo puerto de destino. Además, en esta declaración, el capitán se compromete a no efectuar tráfico no autorizado por la Administración marítima española de acuerdo con la legislación vigente.

Por ello, se exime de la presentación de una declaración en este sentido firmada por el capitán aunque esto no impide que dichos documentos y certificados, al igual que la declaración del capitán, puedan ser requeridos, en cualquier momento, para su presentación ante la capitanía marítima u otra autoridad competente, en caso necesario.

Artículo 10. *Asignación del número de escala.*

1. Una vez validada y admitida la solicitud, de acuerdo a los criterios señalados en el apartado 1 del anexo IV de esta orden, la autoridad portuaria, con carácter inmediato, acusará recibo de la misma, mediante un mensaje electrónico estructurado, con los datos señalados en el anexo II de esta orden, asignando número de escala. El número de escala será secuencial por puerto y para cada periodo anual.

Las autoridades portuarias arbitrarán los medios necesarios para que la información prevista en el párrafo anterior llegue, electrónicamente y con carácter inmediato, al organismo público Puertos del Estado quien remitirá a cada autoridad competente, con carácter inmediato y por medios electrónicos, la información recibida correspondiente a cada una de ellas. Cada entidad será responsable de sus propias bases de datos y de la confidencialidad de la información.

2. Las autoridades portuarias, en el caso de buques con escalas frecuentes y periódicas, podrán acordar el otorgamiento de números de escala por periodos temporales.

3. La asignación de número de escala no supone la autorización de atraque, ni la autorización de entrada en aguas en las que España ejerce soberanía, derechos soberanos o jurisdicción, ni autorización alguna por parte de la Administración española competente. Todo ello puede quedar condicionado al cumplimiento de determinadas exigencias legales o reglamentarias.

4. A partir de la asignación del número de escala, ésta será identificada por su número y todas las modificaciones o cancelaciones de la escala habrán de referirse a él.

Artículo 11. *Actuación de la Administración marítima.*

1. Entre la asignación de número de escala y la asignación o denegación de atraque o fondeo por la autoridad portuaria, el capitán marítimo autorizará o denegará la entrada en aguas en las que España ejerce soberanía, derechos soberanos o jurisdicción, dentro del ámbito de sus competencias. En el caso de denegación de la autorización de entrada en aguas españolas, ésta habrá de ser expresa y motivada.

2. La autoridad portuaria y la capitanía marítima de cada puerto, en función de las necesidades de la operativa portuaria, acordarán el plazo de tiempo que debe transcurrir para considerar autorizada por la capitanía marítima la entrada en aguas en las que España ejerce soberanía, derechos soberanos o jurisdicción, por silencio administrativo. Finalizado este plazo sin que exista denegación expresa por parte del capitán marítimo, se entenderá otorgada la correspondiente autorización.

3. En caso de denegación de autorización de entrada en aguas en las que España ejerce soberanía, derechos soberanos o jurisdicción, la capitanía marítima informará, mediante un mensaje electrónico de «denegación de autorización de entrada en aguas españolas», y con indicación de los motivos de la misma, al organismo público Puertos del Estado y éste, a su vez, a la autoridad portuaria correspondiente. La autoridad portuaria deberá registrar la denegación y notificarla al declarante.

Artículo 12. *Asignación de atraque o fondeo.*

1. La autoridad portuaria asignará atraque o fondeo, si procede, en cualquier momento posterior a la solicitud de escala hecha por el declarante, pero no antes del otorgamiento del número de escala, salvo circunstancias excepcionales.

La autoridad portuaria transmitirá al declarante la asignación de atraque o fondeo de acuerdo a los datos señalados en el anexo III de esta orden, y siempre que la capitanía marítima no haya denegado expresamente, en los términos establecidos en el artículo anterior, la entrada en aguas en las que España ejerce soberanía, derechos soberanos o jurisdicción.

2. La asignación de atraque o fondeo supone que se han otorgado las autorizaciones de entrada en puerto, y en aguas en las que España ejerce soberanía, derechos soberanos o jurisdicción, otorgadas por las autoridades portuaria y marítima respectivamente.

3. No se asignará atraque o fondeo, lo que equivale a no autorizar la entrada en zona de servicio del puerto, en caso de no disponer de la información mínima establecida en el apartado 2 del anexo IV de esta orden y salvo las excepciones contempladas en dicho apartado, con al menos veinticuatro horas de antelación sobre la hora estimada de llegada a puerto (ETA) indicada en la solicitud de escala.

Este plazo podrá ser menor en el supuesto de que la información a aportar no puede estar disponible hasta que el buque abandone el puerto anterior, o si la duración de la travesía es inferior a veinticuatro horas. La autoridad portuaria podrá establecer un plazo superior cuando las necesidades derivadas de la programación de las operaciones portuarias lo exijan.

Las autoridades portuarias arbitrarán los medios para que esta información llegue, electrónicamente y con carácter inmediato, al organismo público Puertos del Estado. El organismo público Puertos del Estado remitirá a cada autoridad competente, con carácter inmediato y también por medios electrónicos, la información recibida correspondiente. También se la remitirá a EMSA a través del sistema SafeSeaNet. Cada entidad es responsable de sus propias bases de datos y de la confidencialidad de la información.

4. En el caso de que un buque pida su entrada a puerto sin haber solicitado la escala con un mínimo de veinticuatro horas de antelación, la autoridad portuaria recabará la justificación pertinente, antes de designar atraque o fondeo, y los asignará si la estima suficiente, o motivará la denegación en caso contrario. En ambos casos, informará a la capitanía marítima.

La autoridad portuaria podrá solicitar la cumplimentación previa de los datos mínimos relativos al DUE que se consideren necesarios, y transmitirá la información correspondiente a la escala cuando el consignatario o capitán del buque la faciliten.

En este caso, si la capitanía marítima requiere información del buque, previamente a que se facilite por el consignatario o capitán, podrá recabarla de acuerdo con la normativa relativa al despacho de buques, informando de ello a la autoridad portuaria para evitar duplicidad de actuaciones.

Artículo 13. *Información sobre la fecha y hora de llegada y salida reales de los buques.*

1. Las autoridades portuarias enviarán al organismo público Puertos del Estado, por medios electrónicos y mediante un mensaje estructurado, como máximo tres horas después de la entrada y de la salida del puerto, la información relativa a la fecha y hora real de llegada y de salida, respectivamente, junto con los datos especificados en el anexo V de esta orden, de cualquier buque que haga escala en los puertos de interés general de su competencia.

El organismo público Puertos del Estado remitirá esa información, también por medios electrónicos, a la Dirección General de la Marina Mercante; así como a EMSA a través del sistema SafeSeaNet.

2. A los efectos del apartado anterior, las autoridades portuarias tomarán como referencia para establecer el momento de llegada y salida de puerto la misma información que se utiliza para la liquidación de las tasas portuarias de acuerdo a la normativa vigente.

Artículo 14. *Modificaciones de solicitudes previas.*

1. Antes de la llegada del buque, el declarante podrá solicitar modificaciones a la escala solicitada, autorizada, o con atraque o fondeo asignado, excepto en los datos de la identificación del buque. También puede solicitarse la cancelación de la escala, siempre de acuerdo con lo previsto en este artículo.

El declarante deberá indicar si se trata de una solicitud de nueva escala o de la modificación de datos de una escala ya numerada. En el campo observaciones podrá indicar las causas de la modificación.

Las autorizaciones y asignaciones podrán modificarse a instancia de la autoridad portuaria, por razones de operativa portuaria, en cuyo caso se cursará la modificación correspondiente.

2. Una vez autorizada la escala, la modificación de los datos de la misma conllevará la revisión de la autorización, pudiendo incluso ser denegada, motivadamente, la asignación de atraque o fondeo.

Si la modificación remitida por el declarante supone, por razones de operativa portuaria, una asignación de atraque o fondeo diferente a la efectuada, o su inclusión en un nuevo período de programación operativa, se podrá cancelar tanto la autorización como la solicitud inicial, debiendo el declarante reemplazar dicha solicitud por otra nueva que contendrá la información actualizada.

Para el caso de que la autoridad portuaria tuviera que dictar «fondeos previos» no solicitados, debido a causas técnicas, no modificará la secuencia de atraque o fondeo solicitada.

3. La modificación se presentará a través de la DUE, utilizando el indicador correspondiente a "modificación". Las modificaciones podrán consistir en variaciones o adiciones de nuevos datos, pudiendo indicar en el campo "observaciones" las causas de la modificación.

Dependiendo del sistema de transmisión electrónica de cada autoridad portuaria se optará por cumplimentar todos los datos al entenderse reemplazados los mismos o por la transmisión únicamente de los datos que varíen o se adicionen. En todo caso, se indicará el número de escala de la solicitud objeto de modificación y, cuando la modificación afecte al atraque o fondeo, se indicará asimismo el número de atraque o fondeo que se va a modificar.

4. La autoridad portuaria acusará recibo de la modificación, y lo pondrá en conocimiento del declarante, mediante un mensaje electrónico estructurado.

5. La autoridad portuaria registrará las modificaciones y las transmitirá, electrónicamente y con carácter inmediato, al organismo público Puertos del Estado.

6. En caso de modificaciones de autorizaciones y asignaciones de atraque o fondeo debidas a enmendadas o cambios de banda, la autoridad portuaria deberá transmitir igualmente la información, de manera electrónica y de forma inmediata, al organismo público Puertos del Estado quien, a su vez, lo comunicará a la Dirección General de la Marina Mercante, por medios electrónicos, y a EMSA a través del sistema SafeSeaNet.

Artículo 15. *Cancelación de una escala, atraque o fondeo previamente solicitado.*

1. La cancelación se presentará a través del DUE, utilizando el indicador correspondiente a «cancelación». Las cancelaciones podrán referirse a la escala completa, o a un atraque o fondeo de una escala solicitada.

En el DUE se indicará el número de escala que se desea cancelar y, en el caso de que la cancelación se refiera a un atraque o fondeo, se indicará también el número de atraque o fondeo a cancelar. Además, se indicará necesariamente el nombre y número OMI del buque,

y el nombre y NIF del declarante. En el espacio designado para «observaciones» se deberá indicar el motivo de la cancelación solicitada.

2. La petición de cancelación se aceptará en todo caso, salvo que se presente una vez iniciado algún servicio, y se considerarán anuladas todas las autorizaciones, tanto de entrada como de salida y de atraque o fondeo.

3. La autoridad portuaria informará al declarante de la aceptación de la cancelación tan pronto como ésta se produzca.

4. La autoridad portuaria registrará las cancelaciones y las transmitirá, electrónicamente y con carácter inmediato, al organismo público Puertos del Estado quien lo comunicará, también por medios electrónicos a las autoridades competentes que corresponda, así como a EMSA a través del sistema SafeSeaNet.

Artículo 16. *Despacho del buque.*

1. El declarante informará, de forma electrónica, a la autoridad portuaria de la fecha y hora prevista de salida del buque según la información de que disponga.

Esta información se transmitirá electrónicamente y con carácter inmediato al organismo público Puertos del Estado que, a su vez, lo comunicará a la Dirección General de la Marina Mercante.

No será necesario realizar expresamente una solicitud de salida, ya que queda incluida en la solicitud de escala.

2. Presentada la documentación para despacho, y específicamente la nueva lista de tripulantes en caso de cambio de tripulación, el capitán marítimo se basará en la hora de salida prevista para el despacho de los buques que quieran efectuar su salida.

La Dirección General de la Marina Mercante informará, electrónicamente, de los despachos al organismo público Puertos del Estado y éste, a su vez, a la autoridad portuaria correspondiente.

El despacho de salida, o Ship's Clearance, se otorgará conforme al modelo que figura en el anexo VI de esta orden.

3. Si el declarante no hubiera presentado o enviado la información mínima señalada en el apartado 3 del anexo IV de esta orden, necesaria para emitir el Ship's Clearance, la capitanía marítima autorizará o denegará la salida del buque.

La no denegación expresa de la salida del buque implicará una autorización especial («autodespacho»), condicionada a una posterior remisión de esa información. La remisión de esta información deberá hacerse a través de la ventanilla única indicando la escala a que se refiere. Una vez recibida, la autoridad portuaria la transmitirá, de forma electrónica y con carácter inmediato, al organismo público y éste, a su vez, a la Dirección General de la Marina Mercante.

4. El declarante podrá imprimir el documento de despacho de salida (Ship's Clearance) con una reproducción de la firma del capitán marítimo correspondiente y del sello de dicha capitanía marítima. Para obtener el documento en papel, con sello y firma originales, deberá acudir a la capitanía marítima a retirarlo personalmente.

Cuando la capitanía marítima autorice la salida del buque sin descargar los residuos, conforme a lo establecido en el artículo 7.2 del Real Decreto 1381/2002, de 20 de diciembre, lo indicará en el apartado observaciones del documento de autorización de salida (Ship's Clearance).

[. . .]

§ 57

Real Decreto 210/2004, de 6 de febrero, por el que se establece un sistema de seguimiento y de información sobre el tráfico marítimo. [Inclusión parcial]

Ministerio de Fomento
«BOE» núm. 39, de 14 de febrero de 2004
Última modificación: 4 de diciembre de 2025
Referencia: BOE-A-2004-2752

[. . .]

CAPÍTULO II

Notificación y seguimiento de los buques

Artículo 4. *Notificación previa a la entrada en los puertos españoles.*

1. El operador, agente o capitán de un buque con destino a un puerto español notificará la información recogida en el apartado 1 del anexo I a la entidad gestora del puerto, al menos con 24 horas de antelación a la llegada al puerto o en el momento en que el buque abandone el puerto anterior, si la duración de la travesía es inferior a 24 horas, o bien en cuanto dicha información esté disponible, si el puerto de escala no se conoce o ha cambiado durante la travesía.

2. Los buques procedentes de un puerto extracomunitario y con destino a un puerto español que transporten mercancías peligrosas o contaminantes deberán cumplir las obligaciones de notificación previstas en el artículo 13.

Artículo 5. *Seguimiento de los buques que penetren en la zona de sistemas obligatorios de notificación de buques.*

1. Siempre que se haya implantado un sistema obligatorio de notificación de buques, adoptado por la OMI según lo dispuesto en la regla 11 del capítulo V del Convenio SOLAS y aplicado por uno o varios Estados, de los que al menos uno sea miembro de la Unión Europea, la Administración marítima adoptará las medidas pertinentes para que los buques que entren en el ámbito de dicho sistema puedan notificar la información que proceda, sin perjuicio de la información adicional que pueda serles solicitada con base en la Resolución A. 851 (20) de la OMI.

2. Cuando la Dirección General de la Marina Mercante proponga un nuevo sistema obligatorio de notificación de buques a la OMI para su implantación o cuando formule una propuesta para modificar un sistema de notificación establecido, incluirá en su propuesta, al menos, la información a la que se refiere el apartado 4 del anexo I.

Artículo 6. *Uso de los sistemas de identificación automática.*

1. Cualquier buque que haga escala en un puerto español deberá ir equipado, de conformidad con el calendario establecido en el apartado 1 del anexo II, con un sistema SIA que cumpla los requisitos establecidos por la OMI.

2. Los buques equipados con un SIA lo mantendrán en funcionamiento en todo momento, salvo en los casos en los que los acuerdos, reglas o normas internacionales estipulen la protección de la información náutica.

Artículo 6 bis. *Uso de los sistemas de identificación automática (SIA) por los buques pesqueros.*

Los buques pesqueros con una eslora total superior a 15 metros abanderados y registrados en un Estado miembro de la Unión Europea, o que faenen en aguas interiores o en el mar territorial español, o desembarquen sus capturas en un puerto español, deberán ir equipados, de conformidad con el calendario establecido en el anexo II, parte I, con un sistema de identificación automática SIA (clase A) que cumpla las normas de rendimiento establecidas por la OMI.

Los buques pesqueros equipados con un sistema SIA lo mantendrán en funcionamiento en todo momento. En circunstancias excepcionales, el citado sistema podrá ser desconectado si el capitán lo considera necesario para la seguridad del buque.

Artículo 6 ter. *Uso de sistemas de identificación y seguimiento de largo alcance de los buques (LRIT).*

Los buques a los que sean aplicables la Regla V/19-1 del Convenio SOLAS y las normas de rendimiento y los requisitos operativos establecidos por la OMI, llevarán equipamiento LRIT, de conformidad con lo dispuesto en dicha regla, siempre que hagan escala en un puerto español.

Artículo 7. *Utilización de los sistemas de organización del tráfico.*

1. La Administración marítima instará a todos los buques que penetren en la zona de un sistema obligatorio de organización del tráfico adoptado por la OMI con base en la regla 10 del capítulo V del Convenio SOLAS y que sea utilizado por España y, en su caso, por algún otro Estado, para que utilicen el sistema con arreglo a las directrices y a los criterios pertinentes fijados por la OMI y efectuará el seguimiento de dichos buques.

2. Al establecer bajo su responsabilidad un sistema de organización del tráfico que no haya sido adoptado por la OMI, la Administración marítima y, en su caso, la Administración portuaria competente tendrán en cuenta en lo posible las directrices y los criterios establecidos por dicho organismo y difundirá toda la información necesaria para la seguridad y el uso eficaz del citado sistema.

Artículo 8. *Seguimiento del cumplimiento del servicio de tráfico por parte de los buques.*

La Administración marítima efectuará el seguimiento de los buques y adoptará las medidas pertinentes para que:

a) Los buques que penetren, dentro del mar territorial, en las zonas en las que esté en funcionamiento un STM establecido con base en las directrices de la OMI y operado por España y, en su caso, por algún otro Estado cumplen las reglas específicas para dicho STM.

b) Los buques que enarbolen el pabellón de cualquier Estado miembro de la Unión Europea, o que tengan destino a un puerto comunitario y que penetren en una zona no situada en el mar territorial español pero sí en aguas marítimas españolas en las que esté en funcionamiento un STM implantado con base en las directrices de la OMI, cumplan las reglas específicas de aquél.

c) Los buques que enarbolen el pabellón de un Estado que no sea miembro de la Unión Europea, que no tengan por destino un puerto comunitario y que penetren en una zona en la que esté establecido un STM en aguas marítimas españolas distintas del mar territorial, cumplan las reglas específicas para dicho STM, siempre que ello sea posible. Las

autoridades competentes deberán informar al Estado del pabellón del buque de que se trate de toda posible violación grave de dichas reglas que se produzca en la citada zona STM.

Artículo 9. *Infraestructura para los sistemas de notificación de buques, los sistemas de organización del tráfico y los servicios de tráfico de buques.*

1. La Administración marítima supervisará la puesta en funcionamiento de los equipos e instalaciones necesarios para la aplicación de las reglas establecidas en este real decreto en relación con los sistemas de notificación de buques y de organización y seguimiento del tráfico marítimo, de forma que permitan el intercambio de información con la procedente de los sistemas de los restantes Estados miembros de la Unión Europea.

2. Las estaciones costeras encargadas del seguimiento del cumplimiento de los servicios de tráfico de buques y de los sistemas de organización del tráfico deberán disponer de suficiente personal debidamente cualificado, así como de los medios adecuados de comunicación y de seguimiento de buques y que operan con arreglo a las directrices pertinentes de la OMI.

Artículo 10. *Sistemas registradores de datos de la travesía (RDT) o "cajas negras".*

1. La Administración marítima exigirá y verificará, mediante controles e inspecciones, que los buques que hagan escala en un puerto español estén equipados con un sistema registrador de datos de la travesía (RDT) de acuerdo con las modalidades establecidas en la sección II del anexo II.

2. Los datos obtenidos por un sistema RDT se pondrán a disposición de la Administración marítima española y de los órganos competentes de cualquier otro Estado miembro afectado por una investigación llevada a cabo a raíz de un accidente que haya ocurrido en aguas marítimas españolas y serán analizados por la Comisión permanente de investigación de siniestros marítimos, cuyas conclusiones se harán públicas lo antes posible.

Artículo 11. *Investigación de accidentes.*

La investigación de incidentes y accidentes en los que estén involucrados los buques sujetos al ámbito de aplicación de este real decreto se ajustarán a las reglas contenidas en el Código OMI para la investigación de accidentes marítimos.

La Comisión permanente de investigación de siniestros marítimos cooperará con los organismos de investigación de los restantes Estados miembros de la Unión Europea en la investigación de incidentes o accidentes marítimos ocurridos fuera de las aguas marítimas españolas en los que estén involucrados buques matriculados en España.

[. . .]

§ 58

Real Decreto 145/1989, de 20 de enero, por el que se aprueba el Reglamento Nacional de Admisión, Manipulación y Almacenamiento de Mercancías Peligrosas en los Puertos. [Inclusión parcial]

Ministerio de Relaciones con las Cortes y de la Secretaría del Gobierno
«BOE» núm. 37, de 13 de febrero de 1989
Última modificación: sin modificaciones
Referencia: BOE-A-1989-3496

[. . .]

REGLAMENTO DE ADMISIÓN, MANIPULACIÓN Y ALMACENAMIENTO DE MERCANCÍAS PELIGROSAS EN LOS PUERTOS

TÍTULO PRIMERO

Disposiciones generales

CAPÍTULO I-1

Ámbito de aplicación y exenciones

Artículo 1. *Ámbito de aplicación.*

Las presentes normas serán de aplicación en las zonas portuarias cuando en las mismas se realicen operaciones con mercancías clasificadas como peligrosas, según se define en los artículos siguientes.

Artículo 2. *Exenciones.*

El presente Reglamento no será de aplicación:

2.1 A los buques de guerra y transporte de tropas en todo caso y demás embarcaciones de la Armada en arsenales y puertos militares.

2.2 A las sustancias peligrosas que constituyan provisiones, equipos y pertrechos, así como combustibles para el uso del buque y de los equipos móviles a el incorporados.

2.3 Aquellas mercancías peligrosas que por su cantidad y embalaje se eximen en el código IMDG de ser consideradas como tales.

CAPÍTULO I-2

Definiciones

Artículo 3. *Definiciones.*

A efectos de aplicación de estas normas se entenderá por:

3.1 ADR (normativa).–Acuerdo Europeo sobre el Transporte Internacional de Mercancías Peligrosas por Carretera.

3.2 Agente marítimo.–(Véase Consignatario.)

3.3 Altura del espacio vacío (ullage).–Altura del espacio que existe entre la superficie de un líquido cargado en un tanque o cisterna y el punto a que están referidas las tablas de calibración.

3.4 Autoridades portuarias.–Aquellas a quienes la legislación vigente atribuye, en cada caso, competencias para ejercer autoridad en la zona portuaria.

3.5 Buque.–Se entiende por buque cualquier barco dedicado a la navegación marítima, a la navegación en aguas interiores y aquellos artefactos flotantes utilizados para el transporte de mercancías peligrosas.

3.6 Capitán.–Es la persona que ejerce el mando de un barco o de un remolcador que transporte una embarcación no tripulada, así como cualquier otra persona, que no sea el Práctico, a cuyo cargo este la embarcación.

3.7 Cargador.–Es la persona natural o jurídica que en su propio nombre solicita el transporte y frente al cual el porteador asume la obligación de efectuarlo.

3.8 Certificado de aptitud.–El emitido por el Organismo correspondiente de la Administración acreditando que el buque cumple los requisitos que exigen los Códigos pertinentes sobre la construcción de equipos, capacitándole para el transporte de determinadas mercancías peligrosas.

3.9 Certificado de arrumazón.–Documento que emite el expedidor o cargador de un contenedor o vehículo con mercancías peligrosas, acreditando que las mismas fueron arrumadas cuando el contenedor se encontraba limpio y seco, que son mercancías compatibles entre sí, que los bultos se encontraban en buen estado aparente y que han sido adecuadamente arrumadas y trincadas. Asimismo indica que se ha redactado la correspondiente declaración de mercancías peligrosas para cada remesa y que en el exterior de las puertas del contenedor figura adosada la relación de las mercancías peligrosas que contiene (ver apéndice III).

3.10 Certificado de cumplimiento.–Documento exigido por el Código IMDG para al transporte marítimo de mercancías peligrosas cuando constituyen cantidades limitadas (ver apéndice II).

3.11 Cisterna o tanque portátil.–Se entiende por cisterna o tanque portátil a un recipiente con capacidad superior a 450 litros, dotado de dispositivos y equipos necesarios para el transporte de líquidos peligrosos, cuya tensión de vapor no exceda de tres bar –absoluta– a la temperatura de 50 °C; que no esté fijado a bordo del buque de forma permanente; que no pueda llenarse o vaciarse en tanto dicho tanque permanezca a bordo; que se pueda llenar o vaciar sin necesidad de remover su equipo estructural, y que se pueda izar y arriar del buque cuando esté cargado.

De este concepto se excluyen:

Los tanques/cisternas de menos de 450 litros.
Los vagones cisternas de ferrocarril.
Los tanques/cisternas no metálicos, y
Los tanques/cisternas para las sustancias de la clase II.

3.12 Cisterna de carretera.–(Ver vehículo tanque.)

3.13 Consignatario o agente marítimo.–Es la persona natural o jurídica que actúa como intermediario entre los cargadores y destinatarios del cargamento, por una parte, y los armadores o transportistas por mar, por otra.

3.14 Contenedor. Elemento del equipo de transporte de carácter permanente, suficientemente resistente para que se le pueda utilizar repetidas veces, proyectado especialmente para facilitar el transporte de mercancías por uno o por varios modos, sin

ruptura intermedia de la carga y construido de manera que pueda sujetarse y manipularse fácilmente. El término contenedor no incluye ni vehículos ni embalajes o envases, pero sí comprende los contenedores transportados sobre chasis.

Deben ser aprobados en conformidad con las disposiciones del convenio internacional sobre la seguridad de contenedores (CSC 1972), cuando sean aplicables o por un sistema de certificación o aprobación de la autoridad competente.

3.15 Convenio SEVIMAR (SOLAS). El Convenio Internacional para la Seguridad de la Vida Humana en el Mar, vigente.

3.16 Declaración de mercancías peligrosas. Documento por el que el expedidor acredita que las mercancías que presenta pueden ser autorizadas para su transporte, pues están adecuadamente embaladas, marcadas y etiquetadas, de conformidad con la normativa vigente. Debe incluir la información precisa respecto al nombre técnico correcto de la mercancía, número de NU que corresponda, clase y riesgos que entraña, número de bultos y cantidad total que se pretende transportar y el punto de inflamación si procede (modelo de este documento que figura en el apéndice I de este Reglamento).

En el caso de clases 1, 2 y 7 se harán, además, las menciones especiales que se indican en este Reglamento.

3.17 Estibador.–Es la persona física o jurídica a cuyo cargo directo se encuentra la operación de estiba, desestiba, carga, descarga, traslado, trasbordo, recepción, entrega o cualquier otra operación de manipulación de la mercancía.

3.18 «Flash point».–(Véase punto de inflamación.)

3.19 Grado de llenado máximo. Porcentaje máximo admitido en el llenado de un recipiente.

3.20 Guía OMI de primeros auxilios.–Recomendaciones preparadas conjuntamente con la Organización Marítima Internacional, Organización Mundial de la Salud y Organización Internacional del Trabajo relativas a los primeros auxilios que deben administrarse a las personas afectadas en caso de accidente con mercancías peligrosas.

3.21 Instrucciones de emergencia.–Documento conteniendo la declaración del expedidor que define el número, nombre, propiedades y riesgos que entraña la mercancía, los medios de prevención y los de actuación en caso de emergencia (un modelo del impreso a rellenar con tales informaciones figura como apéndice IV de este Reglamento).

3.22 Lista de comprobación de seguridad buque/terminal, pantalán o boyas. Documento que comprende la relación detallada de las previsiones y medidas a tomar con anterioridad y durante las operaciones de manipulación, con mercancías peligrosas líquidas y gases licuados, a formalizar entre el Oficial responsable en el buque y el operador de terminal (figura como apéndice VI de este Reglamento).

3.23 Manipulación.–Las operaciones de todo orden que se efectúan en tierra para la carga y descarga de un buque, vagón o vehículos, las de trasbordo y almacenamiento o cualquier operación complementaria a ésta.

3.24 Mercancías peligrosas.–Cualquier materia, producto o sustancia envasada, embalada o a granel que tenga las propiedades indicadas para las sustancias de las clases que figuran en el Código IMDG, así como cualquier otra sustancia que pueda constituir una amenaza para la seguridad en el área portuaria o de sus proximidades. Se consideran también mercancías peligrosas aquellas que, embarcadas a granel, no estando incluidas en el Código IMDG, están sujetas a los requerimientos de los Códigos de la OMI titulados:

«Código internacional para la construcción y el equipo de buques que transporten productos químicos peligrosos a granel.»

«Código internacional para la construcción y el equipo de buques que transporten gases licuados a granel.»»Código para buques existentes que transporten gases licuados a granel, así como en las secciones pertinentes y en las partes conexas del apéndice B del Código de Prácticas de Seguridad Relativas a las Cargas Sólidas a Granel.»

En el concepto de mercancías peligrosas se incluyen igualmente los recipientes, cisternas, envases, embalajes y contenedores que hayan contenido estas clases de mercancías, salvo que hayan sido debidamente limpiados, desgasificados, inertizados y secados o cuando dichos recipientes, por la naturaleza de las mercancías que hayan contenido, puedan ser herméticamente cerrados con toda seguridad.

3.25 Nota de mercancías peligrosas.–Documento que constituye una síntesis de la declaración de mercancías peligrosas y del certificado de arrumazón a los que puede sustituir (un modelo del impreso a rellenar con tal sintesis figura como apéndice V de este Reglamento).

3.26 Operador de muelle/terminal. Es la persona física profesionalmente capacitada bajo cuya dirección la entidad implicada efectúa la manipulación de mercancías peligrosas. Su designación será comunicada previamente en cada caso al director y al Capitán del puerto.

3.27 PPG.–Equivale a las siglas MHB de la frase inglesa «Material Hazardous Only In Bulk», que significa materias potencialmente peligrosas a granel incluidas en el apéndice b del Código OMI de prácticas de seguridad relativas a las cargas sólidas a granel.

3.28 Puesta a tierra.–Conexión eléctrica de un equipo con tierra para asegurar un mismo potencial en ambos. En el caso de un buque, la conexión de sus equipos se efectúa con la estructura metálica del mismo, el cual esta al mismo potencial que la tierra, dada la conductividad del agua del mar.

3.29 Punto de inflamación («flash point»).–Es la temperatura mínima a la cual un líquido desprende vapores en suficiente cantidad para formar una mezcla inflamable con el aire mediante una fuente de ignición interior. Deberá indicarse si las pruebas se han realizado en copa cerrada o abierta.

3.30 RID (normativa).–Acuerdo Europeo sobre el Transporte Internacional de Mercancías Peligrosas por Ferrocarril.

3.31 Segregación.–Separación que debe efectuarse entre mercancías peligrosas a fin de evitar riesgos adicionales por influencia de unas sobre otras.

3.32 Solas.–(Véase Convenio SEVIMAR.)

3.33 Sustancias inestables.–Las que en determinadas condiciones de transporte o almacenamiento pueden presentar riesgos a causa de reacciones espontáneas tales como polimerización, descomposición u otras, si no han sido tratadas previamente para evitar tal riesgo, por inhibición, dilución, refrigeración u otras medidas de análoga eficacia.

3.34 Tanque portátil.–(Véase cisterna.)

3.35 Temperatura de autoignición.–Es la temperatura a partir de la cual la sustancia combustible arde espontáneamente (a la presión normal), sin necesidad de la presencia de ninguna chispa ni llama.

3.36 TPC (normativa).–Disposición análoga a la ADR, que regula el transporte de mercancías peligrosas por las carreteras españolas.

3.37 TPF (normativa).–Diposición análoga al RID, que regula el transporte de mercancías peligrosas por los ferrocarriles españoles.

3.38 Ullage.–(Véase altura del espacio vacío.)

3.39 Vehículo tanque o cisterna de carretera.–Se entiende por vehículo tanque o cisterna de carretera a un vehículo dotado de una cisterna que cumple los requerimientos establecidos en el código IMDG para los tanques portátiles tipos 1 ó 2 o bien del tipo 4, destinados al transporte de líquidos peligrosos por los diferentes modos de transporte mar y tierra, cuya cisterna sea rígida y permanentemente unida al vehículo de transporte, que no pueda llenarse o vaciarse mientras este a bordo y su embarque sea sobre sus propias ruedas.

3.40 Zona portuaria. Comprende las aguas del puerto y los terrenos de la zona de servicio (artículos 20 y 27 Ley de Puertos y 47 a 54 de su Reglamento y Orden de 14 de febrero de 1986).

Las primeras son las áreas más o menos aptas para fondeo, varada u operaciones comerciales y cuyas condiciones naturales esten o no afectadas por obras o instalaciones construidas total o parcialmente por el Estado.

Los segundos están constituidos por la zona litoral de servicio, determinada en cada caso para ejecutar las operaciones de carga y descarga, deposito y transporte de las mercancías y circulación de las personas y vehículos.

CAPÍTULO I-3

Atribuciones de las autoridades portuarias

Artículo 4. *Competencias para la admisión y limitaciones.*

Compete al Capitán del puerto la admisión de los buques que transportan mercancías peligrosas y al director del puerto la admisión de mercancías peligrosas en la zona de servicio del puerto. El organismo portuario correspondiente determinará las categorías y cantidades de mercancías peligrosas que podrán entrar en la citada zona por vía terrestre o procedentes de los buques.

No se admitirán sustancias inestables en las zonas portuarias, a menos que reúnan las condiciones necesarias para que su transporte y manipulación se efectúen con seguridad y que dichas condiciones esten debidamente acreditadas en los documentos del transporte.

Artículo 5. *Prohibición.*

El Director del puerto correspondiente prohibirá, mediante resolución motivada, el tránsito de mercancías peligrosas en las zonas terrestres portuarias si considera que la presencia de las mismas, por sus condiciones la de su envase o contenedor, el modo de transporte o situaciones circunstanciales de la zona portuaria, pueden suponer un peligro para la salud o integridad de las personas, de las propiedades o degradación del medio ambiente. En los mismos terminos compete al Capitán del puerto el movimiento en el puerto de los buques que transporten mercancías peligrosas. No obstante cuanto antecede, se hará todo lo posible para asistir a un buque en situación de emergencia y, en particular, cuando esten en peligro la vida de los tripulantes.

Artículo 6. *Retirada de mercancías peligrosas.*

Cuando una sustancia peligrosa constituya un riesgo inaceptable, el Director del puerto correspondiente podrá ordenar la retirada o remoción del bulto, contenedor, tanque portátil, vehículo o cisterna que la contenga, si lo considera necesario, para su traslado a lugar seguro, informando a las autoridades competentes. Si fuera necesario el movimiento de un buque deberá ordenarlo el Capitán del puerto.

Artículo 7. *Embarque y desembarque de mercancías peligrosas.*

El embarque y desembarque de las mercancías peligrosas estará bajo el control del Capitán del puerto, el cual tiene la facultad de autorizar dichas operaciones.

Artículo 8. *Limitación de almacenamiento.*

Con excepción de los terminales, o pantalanes específicos u otras instalaciones autorizadas para las operaciones de almacenamiento de determinadas mercancías peligrosas, éstas deben permanecer en el muelle el menor tiempo posible y se prohibirá su almacenamiento en el mismo, salvo autorización expresa y escrita del Director del puerto por un plazo superior a ocho días hábiles y tanto más corto cuanto mayor sea la cantidad o peligrosidad de la mercancía. No obstante, en circunstancias excepcionales, se podrá prorrogar este plazo mediante resolución motivada, adoptándose las medidas de prevención necesarias. En ningún caso se concederá esta autorización para los líquidos inflamables con el punto de inflamación igual o inferior a 23 ºC (73 ºF), así como para los gases comprimidos, licuados o disueltos a presión que sean inflamables o tóxicos o que presenten riesgos para las vías respiratorias. Tampoco se concederá esta autorización a las mercancías que se especifican en el artículo 15.

Artículo 9. *Inspección de bultos sospechosos.*

El Director del puerto o el Capitán del puerto correspondientes podrán exigir la apertura e inspección de cualquier bulto o contenedor, según se encuentren en tierra o a bordo, respectivamente, cuando tengan fundadas sospechas de que contienen mercancías peligrosas que no hayan sido declaradas, previo traslado a lugar seguro. Si la inspección

resulta positiva, la autoridad que ordeno tal inspección podrá imponer la correspondiente sanción al responsable de la infracción.

Artículo 10. *Inspecciones aduaneras.*

Cuando las autoridades aduaneras vayan a proceder a la inspección de un bulto, contenedor o de un cargamento completo de mercancías peligrosas, deberán comunicarlo previamente al Director del puerto si se encontrasen en tierra o al Capitán del puerto si se encontrasen a bordo, a fin de que sean tomadas las medidas precisas para evitar el riesgo que de tal inspección pueda derivarse.

Artículo 11. *Comunicaciones.*

El Capitán del puerto debe disponer de un servicio de comunicaciones seguras y eficaces con todos los buques que transporten mercancías peligrosas durante la estancia del mismo en puerto. Este servicio debe estar constituido, al menos, por una instalación VHF con las mismas características que las que llevan los buques, de acuerdo con lo establecido en los capítulos IV y V del Convenio SEVIMAR (SOLAS).

Artículo 12. *Centro de control de emergencias.*

En todos los puertos nacionales se dispondrá de un centro de control de emergencias desde el que se coordinarán todas las operaciones que constituyen las diversas fases de las actuaciones relacionadas con la aplicación de este Reglamento en lo que se refiere al control de las emergencias que puedan originarse.

La organización y equipamiento, así como el régimen de funcionamiento del centro de control de emergencias será acordado conjuntamente por el Director del puerto y el Capitán del puerto.

El centro de control de emergencias dispondrá, al menos, de lo siguiente:

a) Instalaciones de comunicación adecuadas para garantizar el enlace permanente con el Director del puerto, Capitán de puerto, Capitanes de los buques, Operadores de muelle o terminal, autoridades competentes en materia de protección civil, autoridades y centros sanitarios, el centro de coordinación operativa en emergencias dependiente de éstas y las zonas portuarias en las que se realicen operaciones con mercancías peligrosas.

b) Estudio de seguridad del puerto en el que conste la evaluación de los riesgos de admisión, manipulación y almacenamiento de mercancías peligrosas de la respectiva zona portuaria y sus posibles consecuencias para el exterior de las instalaciones portuarias y, especialmente, para los núcleos de población situados en el entorno de los puertos.

c) El plan de emergencia interior del correspondiente puerto y el plan de emergencia exterior respectivo.

d) Las instrucciones para los servicios de intervención en accidentes en el transporte de mercancías peligrosas y las fichas o resumen de primera intervención complementarias de aquellas, así como la Guía de Primeros Auxilios de la OMI.

El funcionamiento del centro del control de emergencias se garantizará veinticuatro sobre veinticuatro horas.

CAPÍTULO I-4

Admisión y notificación

Artículo 13. *Solicitud de admisión-notificación.*

13.1 Admisión.–No se admitirán en la zona terrestre portuaria mercancías peligrosas sin la autorización previa y escrita del Director del puerto. El cargador o consignatario solicitará al Director del puerto la admisión en documento en cuadruplicado, con cuarenta y ocho horas de antelación de la llegada a puerto de las mismas. Dichos documentos irán acompañados de la información que se cita en el artículo siguiente.

13.2 Antelación restringida. Si la salida del buque del puerto de carga de mercancías peligrosas, precediera en menos de cuarenta y ocho horas a la llegada prevista al puerto de

descarga o escala, el cargador o consignatario solicitará el permiso de admisión en el momento en que conozca que dicho buque esta en ruta al puerto de descarga o escala.

Artículo 14. *Informes anexos a la solicitud.*

La solicitud de admisión se presentará por cuadruplicado y cuyo destino será: un ejemplar para el Director del puerto, otro para el Capitán del puerto, otro para el Operador del muelle y el cuarto para el Capitán del buque si las mercancías llegan por vía terrestre. La solicitud irá acompañada de los informes que a continuación se indican:

14.1 Admisión por vía terrestre (Mercancías peligrosas envasadas o sólidas a granel).

14.1.1 Nombre y dirección del cargador solicitante, expresando la fecha y hora prevista para el embarque, y modo de transporte por el que la mercancía llega al puerto.

14.1.2 Declaración o nota de mercancías peligrosas (apéndices I y V).

14.1.3 Instrucciones de emergencia (apéndice IV).

14.1.4 Cuando se trate de la clase I (explosivos), la información incluirá: Clase, división, grupo de compatibilidad y contenido neto de materia explosiva. En este caso debe presentarse la documentación a que haga referencia la legislación en vigor.

14.1.5 Cantidad, número y tipo de bultos, en su caso, de la mercancía que se va a embarcar, expresando si esta envasada o a granel. En el caso de estar envasada, debe señalarse si el envase responde a las exigencias del Código IMDG.

14.1.6 Nombre, nacionalidad y características del buque en que ha de cargarse y si este dispone del correspondiente certificado de cumplimiento prescrito en la regla 54, capítulo II-2 del SEVIMAR.

14.1.7 Duración que prevé para la carga.

14.2. Admisión por vía marítima (Mercancías peligrosas envasadas o sólidas a granel).

14.2.1 Nombre y señas del solicitante o consignatario de la mercancía.

14.2.2 Nombre, nacionalidad, puerto de registro del buque y día y hora prevista de llegada, eslora, manga, calado y distintivo de llamada.

14.2.3 Declaración o nota de mercancías peligrosas.

14.2.4 Instrucciones de emergencia.

14.2.5 Cuando se trate de la clase I (explosivos) la información incluirá: Clase, división, grupo de compatibilidad y contenido neto de la materia explosiva.

14.2.6 Cantidad, número y tipo de bultos, en su caso, de la mercancía que se va a descargar expresando si esta envasada o a granel. En el caso de estar envasada debe señalarse y si los envases responden a la exigencias del Código IMDG.

14.2.7 Nombre de los agentes que realizarán la descarga.

14.2.8 Número y clase de vehículos que se utilizarán para el transporte específicando que cumple las reglas del TPC o del TPF y, en su caso, las exigencias del Reglamento de Explosivos, si procede.

14.2.9 A la llegada del buque entregará plano de estiba o situación a bordo de las mercancías peligrosas, indicando cantidad o, en su caso, número de bultos que continuarán a bordo.

14.3. Admisión al objeto de carga/descarga a granel de hidrocarburos, gases licuados y productos químicos.

14.3.1 Nombre, nacionalidad, puerto de Registro, eslora total, manga, calado y distintivo de llamada del buque.

14.3.2 Nombre y señas de la Entidad o agente receptor.

14.3.3 Muelle, pantalán o monoboya donde prevé atracar o amarrar.

14.3.4 Día y hora de llegada estimada.

14.3.5 Cantidad y naturaleza del producto químico, gas o hidrocarburo que transporte o vaya a cargar.

14.3.6 Si el buque dispone de los certificados de aptitud que acrediten cumplir los requisitos que fijan los Códigos correspondientes de la OMI.

14.3.7 Si tiene alguna avería en el casco, máquinas o equipos que puedan afectar la maniobrabilidad del buque, y por tanto la seguridad de otros buques de su entorno, el medio

ambiente, o que represente peligro para las personas, propiedades e instalaciones de las proximidades.

14.3.8 Procedimiento que se proyecta utilizar para la manipulación de la mercancía.

Artículo 15. *Mercancías que por su especial peligrosidad exigen autorización especial.*

Necesitarán autorización especial escrita para la admisión al puerto las siguientes mercancías:

15.1 Nitrato amónico.–Con concentración igual o superior al 23 por 100 de nitrógeno.

15.2 Desechos químicos con intención de verterlos o quemarlos en el mar.

15.3 Cloro y los gases similares siguientes: Tricloruro de boro, bromuro de hidrogeno (anhidro), cloruro de hidrógeno (anhidro), dimetilamina (anhidra), etilamina (anhidra), monometilamina (anhidra), cloruro de nitrosilo (anhidro), mezclas de hidrocarburos y monóxido de carbono, monóxido nítrico, óxido nítrico y tetróxido de nitrógeno, trimetilamina (anhidra), dióxido de azufre y ácido sulfhídrico.

15.4 Cianógeno y los gases similares siguientes: Ácido cianhídrico (anhidro), trifluoruro de boro, clorocianógeno, trifluoruro de cloro, diborano, fosgeno, óxido de etileno, flúor, fluoruro de hidrógeno, metilacetileno conteniendo del 15 al 20 por 100 de propadieno, tetrafluoruro de silicio, gas de agua.

15.5 Ferrosilicio a granel.

15.6 Materiales radiactivos.

15.7 Explosivos. Divisiones 1.1, 1.2 y 1.3.

15.8 Peróxidos orgánicos.

15.9 Mercancías infecciosas en alto grado.

15.10 Líquidos inflamables con punto de inflamación –18 ºC.

Artículo 16. *Admisión de contenedores.*

16.1 Contenedores.–Todo contenedor deberá acreditar el peso bruto máximo para el que está autorizado. Si el contenedor ha sido construido después del 1 de enero de 1984 deberá ir provisto de la placa de aprobación relativa a seguridad CSC. A la solicitud de admisión deberá adjuntarse, además, el certificado de arrumazón.

16.2 Vehículos cisterna de carretera y tanques portátiles.–Toda cisterna de carretera o tanque portátil, además de satisfacer los requerimientos del CSC cuando corresponda, deberá llevar una placa de metal resistente a la corrosión, en lugar de fácil inspección en la cual consten, además de sus datos de origen y de sus características físicas, la presión máxima de trabajo y la de prueba a que fue sometida, así como la temperatura del diseño del proyecto, la sustancia o sustancias que esta autorizada a transportar y la fecha de la última prueba de presión a que fue sometida, con la marca de la autoridad o entidad colaboradora que la efectuó. A la solicitud de admisión habrán de adjuntarse los siguientes documentos:

16.2.1 Certificado de arrumazón.

16.2.2 Certificado de la autoridad competente acreditando que la cisterna o tanque cumple las prescripciones del Código IMDG.

16.2.3 Certificación o declaración de que el vehículo cumple las normas del ADR, TPC, TPF o RID.

16.3. Viajes internacionales cortos.–Se entiende por viajes internacionales cortos aquellos viajes en el curso de los cuales un buque no se aleja más de 200 millas de un puerto o lugar que pueda servir de refugio seguro a los pasajeros y a la tripulación, sin que la distancia entre el último puerto de escala del país donde comienza el viaje y el puerto final de destino exceda de 600 millas.

Durante dichos viajes se permitirá el uso de los vehículos tanque o cisterna de carretera del tipo 4, tal y como esta contemplado en el Código IMDG.

Los viajes entre puertos nacionales, estén situados estos en la Península, Archipiélago Balear o Canario, o Ceuta y Melilla, se considerarán, a efectos de este Reglamento, como viajes cortos.

Artículo 17. *Admisión de mercancías peligrosas en cantidades limitadas.*

Las mercancías peligrosas en cantidades limitadas irán acompañadas del correspondiente «certificado de cumplimiento».

CAPÍTULO I-5

Atraques y fondeaderos especialmente habilitados

Artículo 18. *Atraques especialmente habilitados.*

En los puertos obligados al cumplimiento de este Reglamento, se habilitará por el órgano rector del puerto, dentro de la zona de servicio del puerto y en los puntos más alejados y aislados posible de los de frecuente trabajo o de núcleos habitados, un atraque destinado con preferencia a los buques que operen con mercancías peligrosas. En dichos atraques podrán realizarse también operaciones portuarias con mercancías no peligrosas, pero condicionado ello a que, en el supuesto de coincidir la operación con otra de mercancías peligrosas, sea posible cumplir las prescripciones del presente Reglamento.

Artículo 19. *Tráficos de obligada realización.*

Sin necesidad de determinación especial, las operaciones portuarias con las mercancías peligrosas a que se refiere el artículo 15 del presente Reglamento serán de obligada realización en los atraques habilitados antes indicados.

También deberán utilizarse obligatoriamente dichos atraques para aquellas mercancías peligrosas no incluidas en el citado artículo 15, que exijan grupos de embalaje 1 o que, por sus condiciones de toxicidad o inflamabilidad, se señalen.

Artículo 20. *Prohibiciones.*

En estos atraques y en toda la zona del muelle donde se manipulen o depositen mercancías peligrosas estará prohibido fumar, utilizar luces de llama desnuda y cualquier otra fuente de ignición o de calor, así como el acceso de personas ajenas al buque o al desarrollo de las operaciones que se realicen. Estas prohibiciones estarán anunciadas en carteles bien visibles y situados en los lugares de acceso de forma que no puedan pasar desapercibidos.

Artículo 21. *Instalaciones que deben contener.*

El Ministerio de Obras Públicas y Urbanismo dictará las normas técnicas que deban cumplir las obras e instalaciones de los muelles o atraques de terminales habilitados para mercancías peligrosas, regulando, con arreglo a las disposiciones vigentes, al menos, los siguientes extremos:

21.1 Sistemas de cerramiento y control.–Definición de las condiciones a cumplir por las vallas móviles o fijas y accesos al recinto del terminal.

21.2 Tinglados y almacenes.–Referencia a las condiciones de aislamiento, puertas de acceso, sistemas contra incendios y sistemas de prevención de chispas atmosféricas.

21.3 Instalaciones para grúas.–Referencia tanto a las puestas a tierra de las tomas de corriente y caminos de rodaduras, como a los propios sistemas de alimentación y accionamiento de las grúas.

21.4 Instalaciones de energía y alumbrado.

21.5 Instalaciones contra incendios.–Exigencia de una instalación contra incendios con bocas y mangueras con lanzas de doble efecto, aspersión y chorro, en número suficiente para alcanzar cualquier lugar del muelle con dos de ellas.

La presión de agua en las bocas contra incendios en todo momento no será menor de siete atmósferas, y si la red de la población no permitiera tal presión, habrá de disponerse en el terminal una instalación especial con aspiración de agua de mar que cumpla aquellas características.

Se regularán los extintores adecuados en número y capacidad, de polvo químico y espuma, y un número reducido de extintores manuales de CO_2.

21.6 Equipos de protección personal.–Se regulará la disposición en el terminal de equipos autónomos de respiración, de ropas protectoras de un material que preserve la piel contra el calor y las quemaduras, PVC, así como de recipientes con material inerte como la arena, para absorber derrames líquidos.

21.7 Sistemas de alarma y comunicaciones.–Se definirá un sistema de alarma de fácil accionamiento para su posible utilización en caso de emergencia.

Se definirán igualmente las instalaciones que deben establecerse para disponer de un sistema de comunicaciones que permita el mantenimiento de una comunicación directa, continua y segura, tanto con las autoridades portuarias como con el centro de control.

Artículo 22. *Fondeaderos aislados.*

El Capitán del puerto fijará, en zonas alejadas del tráfico normal del puerto, fondeaderos con o sin boyas de amarre para su utilización por buques que transporten mercancías peligrosas, en espera de atraque o de poder proceder a la salida del puerto.

Artículo 23. *Itinerarios de buques y vehículos.*

Se indicará dentro de la zona portuaria terrestre, con las señales oportunas, el itinerario a seguir por los vehículos que transporten mercancías peligrosas y el Capitán del puerto instruirá a los Prácticos del puerto sobre la derrota que deben seguir los buques que transporten mercancías peligrosas al entrar, salir o dentro del mismo, así como prioridades, racionalización de tráfico y otras medidas para evitar abordajes.

Artículo 24. *Caso especial de los explosivos.*

Cuando en un puerto se carguen o descarguen periódicamente explosivos de la División 1.1 a que se refiere el artículo 15.7 en cantidades superiores a los 400 kilogramos por escala, la designación del lugar del puerto especialmente apartado donde se efectuarán las operaciones, con independencia de la existencia de los atraques habilitados para mercancías peligrosas, será realizada por el Ministerio de Defensa a propuesta razonada del organismo portuario.

CAPÍTULO I-6

Obligaciones de los buques que operen con mercancías peligrosas

Artículo 25. *Señalización.*

Todos los buques que transporten mercancías peligrosas al entrar en puerto y durante su estancia, deberán tener izada durante el día la bandera «B» del Código Internacional de Señales y durante la noche, en lugar visible en todo el horizonte, una luz roja de un alcance mínimo de tres millas, situada por encima de las demás luces de a bordo de modo que no pueda confundirse con las de navegación, siempre que la utilización de tales señales no induzcan a confusión o peligro para la navegación aérea o marítima.

Los buques tanque vacíos que no dispongan del certificado de desgasificación legalmente expedido, utilizarán igualmente las señales antes citadas.

Artículo 26. *Obligaciones del Capitán.*

El Capitán de todo buque que vaya a realizar operaciones de carga o descarga de mercancías peligrosas viene obligado a tomar las siguientes medidas:

26.1 Autorización para iniciar la carga.–No permitirá, que se inicie la manipulación de mercancías peligrosas en su buque, si no dispone de la documentación a que hace referencia el artículo 14 de este Reglamento.

26.2 Instrucciones a los Oficiales del buque.–Antes de empezar la manipulación y en cuanto reciba el informe preceptivo del cargador sobre las propiedades y cuidados de dichas mercancías, informará a sus Oficiales sobre los riesgos y las medidas preventivas y de vigilancia que deben tomarse y las disposiciones que deben adoptarse en caso de emergencia.

26.3 Supervisión de las operaciones.–Designar un oficial que se mantenga en estrecho contacto con el Operador del muelle para que ambos desarrollen sus funciones coordinadamente.

26.4 Personal del buque presente durante la manipulación.–Disponer a bordo, del personal que constituya las guardias de puerto en cubierta y máquinas, además del que pueda ser necesario para realizar cualquier maniobra de emergencia, e incluso para maniobrar en cualquier momento. Las guardias en puerto se organizarán siempre de acuerdo con el Convenio Internacional sobre Normas de Formación, Titulación y Guardia para la Gente del Mar y las resoluciones de la OMI sobre la materia.

26.5 Seguridad de amarre y fondeo.–Debe asegurarse que el ancla fondeada o las amarras al muelle de atraque o boyas son suficientemente seguras, en número y resistencia, teniendo en cuenta el tamaño del buque y las condiciones locales de viento y mar.

26.6 Alambres de remolque en emergencia.–Además de disponer que los amarres puedan ser rápidamente zafados, tener preparados, a proa y popa, respectivamente, sendos alambres de remolque de forma que sus gazas queden al ras del agua al objeto de que puedan ser tomadas fácilmente por los remolcadores, por si fuese necesario desatracarlo y conducirlo fuera del puerto en caso de emergencia. A estos mismos efectos los buques que estén fondeados tendrán, además dispuesta la cadena del ancla fondeada, de forma que pueda ser desengrilletada rápidamente.

26.7 Máquinas listas.–Mantener el buque, durante la estancia en puerto con mercancías peligrosas, con las máquinas propulsoras listas para salir del mismo en cualquier momento. Por ello no podrán efectuar reparación alguna que puedan impedir o retrasar la salida, salvo autorización expresa del Capitán del puerto, previa consulta del Operador de muelle o terminal, caso de estar el buque atracado en terminales especializados.

26.8 Siempre a flote.–Garantizar que el buque, fondeado o amarrado, estará siempre a flote y en condiciones de maniobrabilidad.

26.9. Limpieza y orden en espacios de carga.–Comprobar que todos los espacios del buque donde vayan a estibarse las mercancías peligrosas, se encuentran en condiciones para recibir la carga.

26.10 Prohibición de operaciones con mal tiempo.–No permitir las operaciones de carga o descarga de mercancías peligrosas en su buque cuando las condiciones meteorológicas puedan incrementar el riesgo de dichas operaciones.

26.11 Elementos de carga y descarga y evitar chispas de chimenea.–Asegurar que los elementos de carga y descarga del buque están eficaz y debidamente atendidos así como que la chimenea del buque esté protegida con anti-chispas.

26.12 Prohibición de fumar.–Ordenar la prohibición de fumar a bordo, salvo en los lugares cerrados del buque que específicamente fije por escrito, poniendo especial cuidado con el uso de cerillas y encendedores y evitar la presencia de cualquier otra fuente de ignición, dando cuenta de estas decisiones al Operador del muelle.

26.13 Notificación de incidencias.–Dar cuenta inmediata al centro de control de cualquier incidente que ocurra durante la manipulación de las mercancías peligrosas que, a su juicio, pueda incrementar el riesgo de daños a las personas, al buque o al entorno.

26.14 Prohibición de entrada en lugares cerrados.–No permitir el acceso de persona alguna a lugares cerrados donde puedan existir vapores peligrosos o deficiencias de oxígeno, de no hacerlo con las debidas precauciones utilizando los equipos respiratorios autónomos y de rescate, y contando con la autorización expresa y escrita del oficial de guardia.

La cámara de bombas es uno de los espacios que requiere la máxima vigilancia dado que la concentración de vapores es más fácil. Especial atención merece la limpieza de sentinas, el mantenimiento de bombas, sistemas y tuberías de este espacio para evitar las pérdidas o fugas del producto que se manipule. Se deberá tener el máximo cuidado de que no existan estopas, trapos, etc., impregnados con productos inflamables. Tener en buenas condiciones el sistema de ventilación y no bajar sin la autorización expresa de un Oficial responsable y siempre manteniendo vigilancia en la parte superior de dicha cámara de bombas en tanto se encuentre alguna persona en su interior.

26.15 Prohibiciones de reparaciones.–No efectuar a bordo reparación alguna que exija la utilización de soldadores, sopletes o herramientas que produzcan llamas o calor, a menos que se cuente con la autorización correspondiente del Capitán del puerto.

26.16 Comunicaciones.–Acordar con el Capitán del puerto los enlaces de comunicaciones a establecer, para mantener comunicación fluida y continua con el centro de control.

26.17 Exclusión de personal.–No permitirá que participe en las operaciones de a bordo de manipulación de la carga a toda persona que se encuentre bajo los efectos del alcohol o de drogas, o en condiciones físicas o psíquicas inadecuadas.

CAPÍTULO I-7

Obligaciones de los buques que naveguen dentro del puerto

Artículo 27. *Entrada y salidas.*

Todo buque que a su entrada o salida del puerto navegue en las proximidades de otro que ostente las señales que se especifican en el artículo 25, se mantendrá a prudente distancia de este y navegará a velocidad de seguridad.

Artículo 28. *Abarloamiento.*

Ningún buque podrá abarloarse a otro que ostente las señales que fija el artículo 25 sin autorización previa y escrita del Capitán del puerto y la conformidad de ambos Capitanes.

CAPÍTULO I-8

Obligaciones del operador del muelle o terminal

Artículo 29. *Información al operador del muelle o terminal.*

El Operador del muelle o terminal responsable de las operaciones de carga o descarga de una mercancía peligrosa determinada, recabará la información sobre la misma, recibida con la solicitud de admisión al puerto, que le será facilitada por el Director del puerto o, en su caso, por el Capitán del puerto quienes, asimismo, le harán las recomendaciones que estimen procedentes, instruyéndole, especialmente, sobre las medidas a tomar en caso de emergencia.

Artículo 30. *Obligaciones del operador del muelle.*

Antes de iniciarse las operaciones de carga y descarga de mercancías peligrosas de un buque, el Operador del muelle o terminal comprobará lo siguiente:

30.1 Limpieza del muelle.–Que la superficie del muelle correspondiente al atraque del buque se encuentre limpia, ordenada y libre de toda obstrucción y muy especialmente de residuos de otras mercancías peligrosas.

30.2 Accesos.–Que toda la extensión del muelle donde se realicen operaciones con mercancías peligrosas, y el propio buque atracado son accesibles en todo momento y muy especialmente a los servicios de emergencia.

30.3 Comunicaciones.–Que el muelle o terminal dispone de medios de enlace fáciles y continuos con el centro de control e igualmente con el oficial de guardia del buque.

30.4 Mercancías peligrosas envasadas.–Que las mercancías llegadas al muelle o terminal, responden al informe entregado con la solicitud de admisión, en cantidad y clase y cuando se trate de mercancías envasadas o en contenedores que vayan marcadas y etiquetadas de acuerdo con lo establecido en este Reglamento y preparadas adecuadamente para su transporte por vía marítima y que no existen derrames ni goteos.

30.5 Sistemas de alarma.–Que se encuentre en perfecto estado de funcionamiento el sistema de alarma.

30.6 Igualmente el Operador del muelle o terminal debe:

30.6.1 Instruir a sus operarios sobre la forma de efectuar la manipulación de las mercancías, dándoles a conocer el peligro que estas encierran y el modo de proceder en caso de emergencia.

30.6.2 Comunicar inmediatamente al Capitán del buque y al Centro de Control sobre cualquier incidente que se presente que pueda incrementar el riesgo en la realización de las operaciones de carga y descarga.

30.6.3 Prohibir que participen en las operaciones de manipulación de mercancías peligrosas a toda persona que se encuentre bajo los efectos del alcohol o de drogas, o en condiciones físicas o psíquicas inadecuadas.

Artículo 31. *Lista de medidas de prevención.*

El Operador del muelle, una vez llevadas a cabo las comprobaciones y deberes indicados en el artículo precedente, debe informar por escrito al Capitán del buque, antes de iniciar la carga o descarga, que el muelle se encuentra listo para operar, procedimiento que proyecta seguir para realizar estas operaciones, expresándole los medios de que dispone para caso de emergencia, donde se encuentran estos y forma de hacer funcionar tanto la alarma como los sistemas de enlace de comunicación de que dispone.

CAPÍTULO I-9

Obligaciones de las gabarras que transporten mercancías peligrosas

Artículo 32. *Señalización y marcas.*

Toda gabarra, cualquiera que sea su clase, que transporte mercancías peligrosas, deberá llevar las mismas señales diurnas y nocturnas que los buques cuando efectúen igual transporte (artículo 25). En caso de que no puedan disponer de estas señales, llevarán en la superestructura marcas indelebles, bien visibles, que indiquen la clase de mercancía peligrosa que transporten y, en su defecto, irán provistas de tres o más paneles rectangulares verticales, rígidos, con dichas marcas, con unas dimensiones de 700 milímetros de largo por 400 milímetros de altura.

Tanto las marcas estructurales como los paneles llevarán inscritos en forma indeleble, los datos que se indican en el artículo 38.

Artículo 33. *Movimientos y atraques.*

El movimiento, atraque y otras operaciones de las gabarras será regulado por el Capitán del puerto en razón de la peligrosidad de la mercancía que transporten.

CAPÍTULO I-10

Obligaciones del ferrocarril y de los vehículos en relación con la operación de mercancías peligrosas

Artículo 34. *Circulación del ferrocarril en muelles o terminales.*

El Director del puerto deberá asegurarse que:

34.1 El movimiento de entrada y salida de locomotoras y vagones en el muelle o terminal donde se manipulen materias peligrosas esta controlado por el Operador del mismo.

34.2 El Operador del muelle esta presente en todo momento durante las operaciones de transbordo de mercancías.

34.3 Las locomotoras son las adecuadas para este tipo de transporte.

34.4 La circulación dentro del puerto se realiza respetando estrictamente la señalización y demás normas establecidas.

Artículo 35. *Inspecciones del Operador del muelle.*

Antes de iniciar el transbordo de materias peligrosas entre un vagón cisterna y un buque o tanque de almacenamiento, el Operador del muelle deberá comprobar:

35.1 Que la locomotora ha sido retirada de la zona, y que los movimientos de los vagones están controlados y eficazmente frenados durante el transbordo de materias peligrosas.

35.2 Que se ha establecido un sistema de señales, entre el personal de los vagones, los del muelle y los de a bordo de modo que cubra todas las fases de las operaciones.

35.3 Que todos los vagones, a fin de evitar descargas electrostáticas, estarán continuamente puestos a tierra cuando se opere con gases o líquidos inflamables.

35.4 Finalizada la carga o descarga y antes de mover los vagones, el Operador del muelle deberá asegurarse que:

35.4.1 Todas las mangueras, tuberías u otros elementos de conexión utilizados en el transbordo han sido retirados.

35.4.2 Todas las válvulas, salvo las de seguridad, se han cerrado y no existen fugas apreciables.

Artículo 36. *Circulación y estancia de vehículos en la zona portuaria.*

Todo conductor de vehículo (cisterna o caja) destinado a cargar o descargar mercancías peligrosas en el puerto, además de contar con la autorización de la admisión en el mismo que específica el Capítulo IV de este Reglamento, deberá estar en posesión de los correspondientes certificados y autorizaciones para el transporte de dichas mercancías tal como estipula el Reglamento nacional TPC o el ADR en su caso, dichos documentos acompañarán al vehículo y se exhibirán cuando sean requeridos por el Director del puerto u Operador del muelle o terminal.

El conductor de un vehículo que transporte mercancías peligrosas deberá:

36.1 Tránsito por zona portuaria.–Seguir en el puerto el itinerario que le marque el director del puerto.

36.2 Aparcamiento.–Aparcar su vehículo en un área designada al efecto por el Director del puerto u Operador de muelle.

36.3 Permanencia en el puerto.–Permanecer solamente el tiempo indispensable que duran las operaciones de carga y descarga.

36.4 Parada del motor.–Mantener el motor del vehículo en funcionamiento solamente el tiempo necesario para su movimiento.

[. . .]

§ 59

Real Decreto 210/2004, de 6 de febrero, por el que se establece un sistema de seguimiento y de información sobre el tráfico marítimo. [Inclusión parcial]

Ministerio de Fomento
«BOE» núm. 39, de 14 de febrero de 2004
Última modificación: 4 de diciembre de 2025
Referencia: BOE-A-2004-2752

[. . .]

CAPÍTULO III

Notificación de mercancías peligrosas o contaminantes a bordo de buques

Artículo 12. *Requisitos de información para el transporte de mercancías peligrosas.*

1. En los puertos españoles no podrá presentarse para el transporte o cargarse a bordo de un buque, con independencia de su tamaño, ninguna mercancía peligrosa o contaminante, sin la previa entrega al capitán, al operador o al agente antes de que las mercancías sean aceptadas a bordo, de una declaración que contenga la siguiente información:

a) La que se enumera en el anexo I, punto 2;

b) en el caso de las sustancias mencionadas en el anexo I del Convenio MARPOL, la ficha de datos de seguridad en la que se especificarán las características fisicoquímicas de los productos, incluidas, cuando proceda, la viscosidad expresada en cSt a 50 ºC y la densidad a 15 ºC, así como lo demás datos que deban figurar en ella en cumplimiento de la Resolución MSC. 286 (86) de la OMI:

c) el número de teléfono de emergencia del expedidor o de cualquier otra persona u organismo que posea información sobre las características fisicoquímicas de los productos y sobre las medidas que se han de adoptar en caso de emergencia.

2. Los buques procedentes de un puerto no comunitario que entren en un puerto español y que transporten mercancías peligrosas o contaminantes deberán estar en posesión de una declaración del expedidor que contenga la información exigida en las letras a), b) y c) a las que se refiere el apartado anterior.

3. Será función y responsabilidad del expedidor facilitar al capitán, al operador o al agente dicha declaración y garantizar que la carga presentada para el transporte corresponda con la efectivamente declarada de conformidad con lo dispuesto en el apartado 1.

Artículo 13. *Notificación de mercancías peligrosas o contaminantes transportadas a bordo.*

1. El operador, la empresa naviera, el agente o el capitán de un buque, cualquiera que sea su tamaño, que transporte mercancías peligrosas o contaminantes y abandone un puerto español notificará a la Capitanía Marítima que ejerza su competencia en dicho puerto, a más tardar en el momento de la salida, todos los datos enumerados en los apartados 2 y 3 del anexo I.

2. El operador, la empresa naviera, el agente o el capitán de un buque, cualquiera que sea su tamaño, que transporte mercancías peligrosas o contaminantes con origen en un puerto situado fuera de la Unión Europea y con destino a un puerto español o que tenga que fondear en el mar territorial español, deberá notificar la información mencionada en el apartado anterior a la Capitanía Marítima competente, antes de abandonar el puerto de carga de dichas mercancías o, si esta información no está disponible en el momento de la salida, en cuanto conozca el puerto de destino o de fondeo.

3. El intercambio de información por medios electrónicos se efectuará de acuerdo con las normas en cada caso establecidas y deberá utilizar la sintaxis y los procedimientos determinados en el anexo III.

Artículo 14. *Intercambio electrónico de datos entre los Estados miembros.*

El Ministerio de Fomento cooperará con las autoridades competentes de los restantes Estados miembros con objeto de asegurar la interconexión e interoperabilidad de los sistemas nacionales utilizados para gestionar la información citada en el anexo I, de acuerdo con las siguientes reglas:

a) El intercambio de datos deberá efectuarse por vía electrónica y permitir la recepción y el tratamiento de mensajes notificados de conformidad con lo dispuesto en el artículo 13.

b) El sistema deberá permitir la transmisión de información de modo ininterrumpido.

c) Se transmitirá sin demora a la autoridad competente de cualquier otro Estado miembro que lo solicite, utilizando el SafeSeaNet, la información sobre un buque y la carga peligrosa o contaminante, en la medida en la que sea estrictamente necesario por razones de seguridad marítima o protección del medio marino.

Artículo 15. *Exenciones.*

1. La Dirección General de la Marina Mercante podrá eximir del cumplimiento de los requisitos de los artículos 4 y 13 a los servicios regulares entre puertos españoles siempre que se cumplan las condiciones siguientes:

a) Que la empresa naviera de que se trate elabore y mantenga actualizada una lista de los buques que operan dicho servicio y la comunique a la capitanía marítima.

b) Que la citada empresa tenga preparada y a disposición de la capitanía marítima, por si ésta la solicitara, la información contemplada en el anexo I, apartados 1 ó 3, según proceda, para cada travesía efectuada. A tal efecto deberá establecer un sistema interno que garantice en todo momento la transmisión de esta información en formato electrónico y sin demora a la capitanía marítima, tras haber recibido el requerimiento correspondiente, de conformidad con el artículo 4.1 o con el artículo 13.3, según proceda.

c) Que se notifique al puerto de destino o a la capitanía marítima, de conformidad con el artículo 4 o el artículo 13, según proceda, toda diferencia de tres o más horas con respecto a la hora probable de llegada al puerto de destino o a la estación de prácticos.

d) Que solamente se concedan exenciones a buques determinados para un servicio específico.

A los efectos del párrafo primero de este apartado, un servicio se considerará como regular únicamente si está previsto prestarlo durante al menos un mes.

Las exenciones de los requisitos de los artículos 4 y 13 se limitarán a los viajes de una duración máxima prevista de doce horas.

2. Cuando se explote una línea regular entre España y otro u otros Estados, de los que al menos uno sea miembro de la Unión Europea, la Administración marítima española podrá solicitar del Estado o Estados miembros participantes que se otorguen exenciones a dicho servicio de línea regular.

La mencionada Administración colaborará con todos los Estados miembros que participen, incluidos los Estados miembros ribereños afectados, para el otorgamiento de exenciones al servicio de que se trate, con las condiciones establecidas en el apartado 1 anterior.

3. La Dirección General de la Marina Mercante verificará periódicamente el cumplimiento de las condiciones establecidas en los apartados 1 y 2 anteriores. Si alguna de ellas dejara de cumplirse, se retirará inmediatamente la exención a la empresa afectada, sin perjuicio de las posibles sanciones que pudieran imponerse a dicha empresa.

4. La Dirección General de la Marina Mercante remitirá a la Comisión Europea una lista de empresas y buques exentos en virtud de lo dispuesto en este artículo, así como las actualizaciones de dicha lista.

[. . .]

§ 60

Real Decreto 393/1996, de 1 de marzo, por el que se aprueba el Reglamento general de Practicaje, de conformidad con lo establecido en la Ley de Puertos del Estado y de la Marina Mercante. [Inclusión parcial]

Ministerio de Obras Públicas, Transportes y Medio Ambiente
«BOE» núm. 66, de 16 de marzo de 1996
Última modificación: sin modificaciones
Referencia: BOE-A-1996-6171

[. . .]

REGLAMENTO GENERAL DE PRACTICAJE

[. . .]

CAPITULO II

Del Servicio Portuario de Practicaje Portuario

[. . .]

Artículo 8. *Obligatoriedad del servicio portuario de practicaje.*

La determinación por la Dirección General de la Marina Mercante de la necesidad de la existencia en un puerto del servicio de practicaje supondrá la obligatoriedad de su utilización para la entrada y salida de puerto de todos los buques, con un arqueo igual o superior a 500 G.T., así como para las maniobras náuticas que estos buques precisen efectuar dentro del puerto, salvedad de las espiadas que no exijan el desatraque del buque o la utilización de remolcadores.

A los buques a que se refiere el artículo 71 de la Ley de Puertos del Estado y de la Marina Mercante les serán de aplicación, en su caso, las exenciones en materia de tarifas, como contraprestación por el servicio de practicaje, establecidas en el artículo citado.

Artículo 9. *Excepciones a la obligatoriedad de utilización del servicio portuario de practicaje.*

1. La Dirección General de la Marina Mercante podrá establecer excepciones a la obligatoriedad de utilización del servicio de practicaje en un puerto o grupo de puertos determinado.

2. A los efectos señalados en el apartado anterior, la Dirección General de la Marina Mercante podrá facultar a determinados capitanes y patrones de buque para la no utilización del servicio portuario de practicaje en puertos, buques y zonas de atraque concretos.

Dicha exención, que tendrá carácter temporal, se otorgará mediante resolución motivada, teniendo en cuenta los conocimientos específicos que sobre el puerto posea el capitán o patrón del buque, la frecuencia de entradas y salidas en puertos concretos en los últimos doce meses, el tipo y características técnicas del buque, la existencia y tipo de medios de ayuda a la maniobra de los buques, la intensidad y clase del tráfico marítimo, el tipo de mercancías transportadas, la dificultad de los canales de entrada o salida, el sistema de balizamiento y demás medios técnicos en materia de seguridad marítima con que cuente dicho puerto, así como los demás aspectos exigidos por la normativa establecida al efecto por la Organización Marítima Internacional (OMI).

Los capitanes y patrones exentos deberán, en todo caso, notificar al Capitán Marítimo y a la Autoridad Portuaria la entrada y salida del buque del puerto.

3. Los Capitanes Marítimos, por razones de urgencia y mediante resolución motivada, podrán suspender el ejercicio de la referida exención, o proponer a la Dirección General de la Marina Mercante su suspensión, por razones de seguridad marítima.

4. En relación con las maniobras que tengan como finalidad el fondeo en la zona II de los puertos, la Dirección General de la Marina Mercante podrá acordar para determinados buques la exención de la obligatoriedad del servicio de practicaje, siempre que las aguas de dicha zona estén dentro de los límites de prestación de dicho servicio.

5. Quedan exceptuados de la obligatoriedad de utilización del servicio de practicaje los buques de guerra nacionales cuando concurran circunstancias en las que la utilización de dicho servicio implique pérdida de confidencialidad o restricción de movimientos en el cumplimiento de sus misiones. En este supuesto, el comandante del buque o de la Agrupación Naval lo comunicará al Capitán Marítimo.

Artículo 10. *Concurrencia de circunstancias especiales de seguridad.*

No obstante lo dispuesto en los dos artículos anteriores, el Capitán Marítimo, con carácter excepcional y mediante resolución motivada, podrá declarar obligatoria la utilización del servicio de practicaje portuario para cualquier tipo de buque cuando existan circunstancias que pongan en peligro la seguridad marítima o de la navegación, con excepción de lo prevenido en el apartado 5 del artículo anterior. Esta obligatoriedad se extenderá por todo el tiempo en que tales circunstancias subsistan.

[. . .]

§ 61

Orden FOM/1621/2002, de 20 de junio, por la que se regulan las condiciones para el otorgamiento de exenciones al servicio portuario de practicaje

Ministerio de Fomento
«BOE» núm. 155, de 29 de junio de 2002
Última modificación: sin modificaciones
Referencia: BOE-A-2002-12891

El artículo 102.8, apartado a), de la Ley 27/1992, de 24 de noviembre, de Puertos del Estado y de la Marina Mercante, atribuye a la Administración Marítima la competencia para determinar la necesidad de la existencia en un puerto de un servicio de practicaje, así como, en su caso, la no obligatoriedad de su utilización y las condiciones técnicas con que dicho servicio debe ser prestado, por razones de seguridad marítima, oída la Administración portuaria competente, así como el Consejo de Navegación y Puerto, o, en su caso, de Navegación, y la organización que en el ámbito estatal ostente la representación profesional de los Prácticos.

A su vez, el artículo 9.2 del Reglamento General de Practicaje, aprobado por el Real Decreto 393/1996, de 1 de marzo, reitera que la Dirección General de la Marina Mercante podrá facultar a determinados capitanes y patrones de buque para la no utilización del servicio portuario de practicaje en puertos, buques y zonas de atraque concretos. Dicha habilitación trae causa de lo dispuesto en el apartado 1 del citado artículo, a cuyo tenor la Dirección General de la Marina Mercante puede establecer excepciones a la obligatoriedad de la utilización del servicio de practicaje en un puerto o grupo de puertos determinado.

Esta Orden tiene, en consecuencia, por objeto desarrollar el citado precepto del Reglamento General de Practicaje poniendo de manifiesto la concatenación entre sus apartados 1 y 2, y así establecer una secuencia que se inicie con la determinación de la necesidad de la existencia en un puerto del servicio de practicaje, continúe, en su caso, con la no obligatoriedad de su utilización a través de las oportunas excepciones, y concluya con el otorgamiento de exenciones a los efectos de articular el establecimiento de las excepciones antes señaladas. Asimismo, la Orden desarrolla y precisa los criterios generales que para otorgar las exenciones se contienen en el mencionado artículo 9.2 del Reglamento General de Practicajes.

En su virtud, dispongo:

Artículo 1. *Objeto y definiciones.*

1. Esta Orden tiene por objeto regular los supuestos de otorgamiento de exenciones a la obligatoriedad del servicio portuario de practicaje, así como fijar los motivos para la suspensión de las citadas exenciones y los requisitos para su prórroga, en desarrollo del

artículo 9 del Reglamento General de Practicaje, aprobado por el Real Decreto 393/1996, de 1 de marzo.

2. A los efectos de esta Orden se entiende por:

a) Alta frecuencia: La entrada y salida de un buque en un puerto dos o más veces al día.

b) Media frecuencia: La entrada y salida de un buque en un puerto dos o más veces a la semana.

c) Mercancías peligrosas: Las definidas como tales en el artículo 3, apartado 24, del Reglamento de admisión, manipulación y almacenamiento de mercancías peligrosas en los puertos, aprobado por el Real Decreto 145/1989, de 20 de enero.

d) Mercancías especialmente peligrosas: Las especificadas como tales en el artículo 15 del Reglamento citado en la letra anterior.

Artículo 2. *Excepciones a la obligatoriedad de la utilización del servicio portuario de practicaje.*

A efectos de lo dispuesto en el artículo 9, apartado 1, en relación con el artículo 3.1.a) del Reglamento General de Practicaje, la Dirección General de la Marina Mercante podrá establecer excepciones a la obligatoriedad de la utilización del servicio portuario de practicaje cuando haya precisado con carácter previo los criterios, supuestos y circunstancias en los que pudiera no ser obligatoria su utilización en un puerto o grupo de puertos para los que hubiera determinado inicialmente la necesidad de la existencia de dicho servicio, oída la Administración Portuaria competente, así como, si se hubiera constituido, el Consejo de Navegación y Puerto o, en otro caso, el Consejo de Navegación, y la organización que en el ámbito estatal ostente la representación profesional de los prácticos.

Se valorará especialmente para el establecimiento de las citadas excepciones que esté implantado en el puerto un sistema de información a buques y/o de control del tráfico portuario.

Artículo 3. *Exenciones a capitanes y patrones de buques.*

Las excepciones citadas en el artículo anterior se harán efectivas mediante exenciones particulares otorgadas por la Dirección General de la Marina Mercante a determinados capitanes y patrones, que les facultarán para la no utilización del servicio portuario de practicaje en buques, puertos y zonas de atraque concretas.

Para el otorgamiento de dichas exenciones se tendrán en cuenta los criterios establecidos en el artículo 9.2 del Reglamento General de Practicaje y lo dispuesto en esta Orden.

Artículo 4. *Atraques.*

No se concederán exenciones a capitanes o patrones al mando de buques que realicen maniobras de entrada o salida desde o hacia atraques, terminales, pantalanes específicos y otras instalaciones autorizadas para las operaciones de almacenamiento de mercancías peligrosas.

La exención quedará automáticamente suspendida cuando el buque, en su tránsito o en el transcurso de alguna de sus maniobras, deba de pasar a una distancia inferior a la mitad de su eslora o a la distancia de seguridad que pueda establecerse en el Reglamento General de Policía de los Puertos o en las Ordenanzas de cada puerto, de cualquier buque atracado en alguno de los lugares citados en el párrafo anterior.

Artículo 5. *Tipos, características técnicas y condiciones de los buques.*

1. No se otorgarán exenciones a los capitanes o patrones que estén al mando de buques incluidos en alguno de los siguientes supuestos:

a) Buques para los que el Capitán Marítimo haya determinado que, debido a su tamaño, a la naturaleza de la carga transportada o a sus características específicas en relación con las peculiaridades propias de cada puerto, deban servirse del auxilio de más de un remolcador en su tránsito por la zona portuaria de que se trate.

b) Buques que no dispongan de suficientes medios de propulsión y gobierno para poder realizar la maniobra de manera totalmente autónoma en condiciones normales, lo que deberá comprobarse antes de otorgar la exención. Para aquellos supuestos de buques que aun disponiendo de tales medios, éstos se averíen, no funcionen o lo hagan de modo deficiente, la exención quedará automáticamente suspendida mientras perdure tal circunstancia.

c) Buques de propulsión convencional que no cuenten con la presencia de un timonel desde la zona en la que embarcan los prácticos hasta que se dé el primer cabo en la maniobra de atraque, y desde que se larguen los cabos hasta que se sobrepase la zona en la que desembarcan los prácticos en la maniobra de salida.

En los buques de propulsión convencional que cuenten con la presencia de un timonel en los espacios a los que se refiere el apartado anterior, pero no tuviesen en los alerones telemandos de órdenes a máquinas y propulsiones laterales, se exigirá además para otorgar la exención que haya un miembro de la tripulación para atender la transmisión de dichas órdenes.

d) Buques que no cuenten con un resguardo de agua bajo la quilla de, al menos, un 10 por 100 de calado o, para buques de calado superior a 12 metros, de, al menos, 1,2 metros, y ello tanto en el canal de acceso como en la zona de maniobra.

e) Buques para los que el Capitán Marítimo considere que presentan una especial dificultad para navegar y maniobrar, en función de su tipología, tamaño y características técnicas, en relación con las características específicas de cada puerto.

2. Para aquellos buques que realicen atraques habituales en los que, debido a su orientación, configuración física u otras circunstancias puramente externas al buque, el Capitán Marítimo haya determinado que deben servirse del auxilio de un solo remolcador, podrán otorgarse exenciones a la obligatoriedad del servicio de practicaje. A tal efecto, el capitán o patrón que esté al mando del buque deberá haber efectuado la maniobra al menos diez veces durante los doce meses inmediatamente anteriores a la solicitud y superar obligatoriamente una prueba práctica a satisfacción del Capitán Marítimo, con carácter complementario a los requisitos establecidos en el artículo 7 de esta Orden.

Artículo 6. *Mercancías transportadas.*

1. No se concederán exenciones a los capitanes o patrones de los buques que transporten mercancías especialmente peligrosas.

Tampoco se concederán exenciones a los capitanes o patrones de buques que transporten habitualmente más de 200 toneladas de mercancías peligrosas, con excepción de las gabarras de suministro de combustible con base en ese puerto.

Si un buque transportase de modo ocasional más de 200 toneladas de mercancías peligrosas, la exención concedida quedaría automáticamente suspendida mientras perdure tal circunstancia.

2. En todo caso, deberá de comunicarse a la Autoridad Portuaria el transporte por un buque, sea de modo habitual u ocasional, de mercancías especialmente peligrosas.

Artículo 7. *Requisitos exigibles al capitán o patrón.*

1. Para optar a la exención los capitanes o patrones de los buques deberán cumplir los siguientes requisitos:

a) Haber ejercido el mando del buque para el que se pretende la exención durante los dos meses previos a la solicitud en situaciones de alta frecuencia. Haber ejercido el mando del buque para el que se pretende la exención durante cuatro meses en el año anterior a la solicitud, en casos de media frecuencia. Haber ejercido el mando del buque para el que se pretende la exención durante ocho meses en el año anterior a la solicitud en los restantes supuestos, habiendo realizado, durante estos períodos, un mínimo de treinta maniobras de entrada y treinta de salida en el puerto.

b) Demostrar ante el Capitán Marítimo —quien podrá contar a tal efecto con los asesores técnicos que estime oportuno—, sus conocimientos sobre el puerto, luces, balizamientos, corrientes, mareas, sondas y otros, así como de la zona de atraque sobre la que se solicita

la exención. Esta demostración podrá, a criterio de la mencionada autoridad, complementarse con una prueba práctica consistente en la realización de una maniobra de entrada y otra de salida con práctico a bordo ante el propio Capitán Marítimo, el cual, si no fuera Capitán de la Marina Mercante, estará asistido de un funcionario adscrito a la Administración Marítima que sí lo sea.

c) Acreditar el conocimiento suficiente y la debida fluidez de la lengua castellana para poder entenderse con los demás usuarios del puerto, extremo que deberá quedar probado a satisfacción del Capitán Marítimo durante la prueba de demostración de conocimientos citada en la anterior letra b).

2. El aspirante que, a criterio del Capitán Marítimo, no acredite poseer los conocimientos suficientes valorados con la demostración citada en la letra b) del apartado anterior, o que, en su caso, no supere la prueba práctica, no podrá formular una nueva solicitud hasta que haya transcurrido un mínimo de cuatro meses.

3. El capitán o patrón que haya obtenido una primera exención y aspire con posterioridad a obtener otra para un buque distinto en la misma zona de atraque, no deberá demostrar nuevamente sus conocimientos sobre dicha zona, aunque sí deberá superar, en su caso, la prueba práctica.

Artículo 8. *Condiciones especiales para los buques de alta velocidad.*

Los capitanes o patrones de buques de alta velocidad podrán ser eximidos siempre que cumplan, además de lo exigido por la letra c) del apartado 1 del artículo anterior, los siguientes requisitos:

1. Si los capitanes o patrones cuentan con exención en otro u otros puertos para el mismo o diferentes buques de alta velocidad, únicamente deberán demostrar ante el Capitán Marítimo sus conocimientos sobre el puerto, luces, balizamientos, corrientes, mareas, sondas y otros, así como de la zona de atraque sobre la que se solicita la exención. Esta demostración podrá, a criterio de la citada autoridad, complementarse con una prueba práctica consistente en la realización de una maniobra de entrada y otra de salida con práctico a bordo ante el propio Capitán Marítimo, el cual si no fuera Capitán de la Marina Mercante estará asistido de un funcionario que posea esa titulación.

2. Si los capitanes o patrones no cuentan con exención previa deberán demostrar ante el Capitán Marítimo sus conocimientos sobre el puerto, luces, balizamientos, corrientes, mareas, sondas y otros, así como de la zona de atraque sobre la que se solicita la exención y, asimismo, haber efectuado satisfactoriamente, las maniobras que indique el Capitán Marítimo, que no podrán ser menos de cinco. En el supuesto de que éste no fuera Capitán de la Marina Mercante, estará asistido de un funcionario adscrito a la Administración Marítima que sí lo sea y de un capitán exento para ese puerto y tipo de embarcación. Cuando no fuera posible la presencia del capitán exento, el número mínimo de maniobras se elevará hasta diez.

3. El Capitán Marítimo podrá contar para la realización de las demostraciones y pruebas con los asesores técnicos que estime oportuno. Las maniobras se efectuarán sin pasaje a bordo.

Artículo 9. *Otorgamiento de la exención.*

Para que el Director general de la Marina Mercante pueda otorgar la exención de la obligatoriedad del servicio de practicaje, el capitán o patrón del buque deberá aportar la documentación justificativa de su titulación y de las escalas efectuadas en el puerto que le sean exigibles, indicando la zona de atraque para la que se pretende, así como un informe referido al buque y a su equipamiento en todo cuanto tenga relación con la maniobra. De conformidad con el artículo 102.8.a) de la Ley de Puertos del Estado y de la Marina Mercante y del artículo 3.1.a) del Reglamento General de Practicaje, se recabarán los informes de los entes u órganos referidos en estos preceptos. El informe de la Autoridad Portuaria, titular del servicio de practicaje, tendrá carácter determinante.

Las fechas para la demostración de conocimientos o, en su caso, la realización de la prueba práctica, exigidas por los artículos 7 y 8, se comunicarán a la Autoridad Portuaria, y la de la prueba asimismo a la corporación de prácticos o a la entidad que la sustituya. A

continuación, el Capitán Marítimo redactará un informe en el que ponderará el cumplimiento o no de los extremos señalados en el artículo 9 del Reglamento General de Practicaje, y formulará la recomendación que estime procedente.

A la vista de todo ello, la Dirección General de la Marina Mercante dictará la resolución que proceda, en la que quedarán expresamente establecidas las limitaciones técnicas, geográficas, meteorológicas o de cualquier otro tipo que deban de acotar la exención. Esta resolución, de acuerdo con el artículo 9.2 del Reglamento de Practicaje, será motivada, se dictará y notificará en el plazo máximo de tres meses establecido en el artículo 42.3 de la Ley 30/1992, de Régimen Jurídico de las Administraciones Públicas y del Procedimiento Administrativo Común, y se comunicará asimismo a la Autoridad Portuaria. A falta de resolución expresa la exención se entenderá desestimada de conformidad con la disposición adicional vigésima novena (anexo 1) de la Ley 14/2000, de Medidas Fiscales Administrativas y del Orden Social.

Artículo 10. *Suspensión de la exención.*

1. De acuerdo con lo dispuesto en el artículo 9.3 del Reglamento General de Practicaje, los Capitanes Marítimos, por razones de urgencia y mediante resolución motivada que será notificada al capitán o patrón del buque, y de la que se dará traslado a la Autoridad Portuaria, al naviero y a la corporación de prácticos, podrán suspender el ejercicio de la exención de practicaje por las siguientes causas:

a) La necesidad del uso de remolcador como ayuda a la maniobra, salvo lo dispuesto en el artículo 5.2. La suspensión se prolongará mientras duren las causas que obliguen a dicho uso.

b) La realización de obras en el muelle, dársena o zona próxima al atraque, cuando, por dicha causa, la suspensión resulte aconsejable, a criterio del Capitán Marítimo.

c) La concurrencia de circunstancias excepcionales, justificadas por la Autoridad Portuaria, en situaciones de especial complejidad que pudieran ocasionar perjuicios importantes para la explotación del puerto, así como por cualesquiera razones de seguridad marítima debidamente justificadas por el Capitán Marítimo.

2. El Director general de la Marina Mercante, a propuesta del Capitán Marítimo, podrá suspender el ejercicio de la exención de practicaje, mediante resolución motivada que deberá ser notificada al capitán del buque, y de la que se dará traslado a la Autoridad Portuaria, al naviero y a la corporación de prácticos, por el incumplimiento de las normas establecidas por la Autoridad Portuaria para regular el movimiento de los buques y las comunicaciones dentro del puerto. El Capitán Marítimo, de conformidad con los artículos 88.3.g) y 112 de la Ley de Puertos del Estado y de la Marina Mercante, podrá suspender cautelarmente el ejercicio de la exención.

3. En el caso de que el régimen imperante de corrientes, la fuerza del viento o cualquier otro fenómeno meteorológico, en relación con el tamaño o tonelaje del buque, sobrepase los límites previstos en los criterios que al efecto habrá de establecer cada Capitanía Marítima, oídas la Autoridad Portuaria y la corporación de prácticos, la suspensión será automática, sin necesidad de que se dicte resolución expresa al efecto.

Esto último será también de aplicación a los supuestos previstos en los artículos 4, segundo párrafo; 5.1.b), segundo párrafo, y 6.1, tercer párrafo.

Artículo 11. *Vigencia de la exención.*

Las exenciones tendrán vigencia anual y podrán ser prorrogadas por el Capitán Marítimo a petición del beneficiario, formulada con una antelación mínima de treinta días a su vencimiento. La prórroga se concederá cuando quede acreditado que el capitán o patrón ha efectuado un mínimo de doce escalas en el puerto durante el período de la exención y que no ha estado ausente del puerto en dicho período por un espacio mayor de ocho meses.

Disposición transitoria.

Las exenciones otorgadas antes de la entrada en vigor de esta Orden conservarán su vigencia y podrán ser prorrogadas cuando se cumplan los requisitos establecidos en el artículo 11.

Disposición derogatoria.

Quedan derogadas cuantas disposiciones de igual rango se opongan a lo dispuesto en esta Orden.

Disposición final.

Esta Orden entrará en vigor el día siguiente al de su publicación en el «Boletín Oficial del Estado».

§ 62

Real Decreto 1837/2000, de 10 de noviembre, por el que se aprueba el Reglamento de inspección y certificación de buques civiles. [Inclusión parcial]

Ministerio de Fomento
«BOE» núm. 285, de 28 de noviembre de 2000
Última modificación: 18 de octubre de 2014
Referencia: BOE-A-2000-21432

[. . .]

ANEXO

REGLAMENTO DE INSPECCIÓN Y CERTIFICACIÓN DE BUQUES CIVILES

[. . .]

TÍTULO II

De la actividad inspectora

CAPÍTULO I

Principios rectores

[. . .]

Artículo 14. *Obligaciones de operadores, empresas operadoras, capitanes y patrones de los buques.*

1. Los operadores y empresas operadoras, así como los capitanes y patrones de los buques de pabellón español, están obligados a:

a) Poner en conocimiento de los Capitanes Marítimos o de la Dirección General de la Marina Mercante, la caducidad de cualquiera de los certificados o documentos relacionados con este Reglamento, solicitando la realización de las actividades inspectoras necesarias para proceder a su renovación.

b) Solicitar la realización del resto de las actividades inspectoras exigidas por la normativa vigente para el tipo y clase de buque que se trate, así como comunicar la caducidad de aquellas anotaciones recogidas en los certificados o documentos que tengan establecido un determinado plazo de tiempo para su ejecución.

c) Someterse a todas las actuaciones inspectoras que ordenen las autoridades marítimas para comprobar el cumplimiento con la normativa vigente.

d) Llevar a bordo, custodiados por el capitán o patrón, en un lugar del buque de fácil acceso y con visibilidad adecuada, todos los certificados y documentos, o copias certificadas de los mismos, exigidos para el buque por la normativa en vigor.

e) Mantener el estado del buque y de todo su equipo conforme a las disposiciones de las reglas nacionales o internacionales en vigor, para así garantizar que el buque seguirá estando en condiciones de hacerse a la mar, sin peligro para la seguridad marítima, y en condiciones de evitar cualquier incidente de contaminación del medio ambiente marino.

f) No efectuar ningún cambio, que pueda afectar a la seguridad del buque o a la prevención de la contaminación del medio ambiente marino, en la disposición estructural, las máquinas, el equipo y los demás componentes del buque, sin previa autorización de la Dirección General de la Marina Mercante, en los términos que establece el capítulo III del Título II.

2. Todas las averías, y accidentes de consideración, así como los defectos descubiertos y las prácticas de reparación del buque y de sus equipos que afecten a la seguridad del buque, de la vida humana en el mar o de la navegación o que puedan significar un riesgo de contaminación del medio ambiente marino, serán notificados inmediatamente después de que se tenga conocimiento de ellos al Capitán Marítimo en caso de que el puerto en el que se encuentre el buque sea español o la Dirección General de la Marina Mercante y a las autoridades marítimas competentes del puerto en cuestión, si éste es extranjero.

En caso de que el buque se encuentre en navegación, la comunicación se producirá a las autoridades indicadas del primer puerto al que vaya a arribar y siempre con anterioridad a la arribada a dicho puerto.

3. Las autoridades españolas a quienes se comuniquen tales circunstancias harán que se inicien las investigaciones encaminadas a determinar el alcance de las incidencias comunicadas y que se adopten las medidas precisas para garantizar la seguridad marítima y la integridad del medio ambiente marino, ordenando, si es necesario, la realización de un reconocimiento adicional o extraordinario, según lo dispuesto en el artículo 37, a las partes afectadas del buque.

CAPÍTULO II

Actividades de inspección y procedimiento

Artículo 15. *Iniciación de la actividad inspectora.*

Las actividades inspectoras podrán iniciarse de oficio o a solicitud de persona interesada.

Artículo 16. *Iniciación de oficio.*

1. Se iniciará de oficio una actividad inspectora en los siguientes casos:

a) A iniciativa de los inspectores, cuando la actuación se produzca como consecuencia del conocimiento directo o indirecto de las conductas o hechos que justifiquen el inicio de actividades de inspección, dando cuenta de ello al Capitán Marítimo.

b) Para verificar el cumplimiento con las prescripciones normativas sobre la operación y utilización del buque, tanto en navegación, como en la realización de las diferentes actividades relacionadas con su servicio que puedan tener una influencia sobre la seguridad marítima y la prevención de la contaminación del medio ambiente marino, comprobando adicionalmente que se mantienen a bordo las condiciones de seguridad comprobadas en los últimos reconocimientos, en virtud de las cuales se le ha extendido al buque los correspondientes certificados aplicables. Los contenidos y la frecuencia de este tipo de inspecciones serán determinadas por la Dirección General de la Marina Mercante, y previamente a su realización se notificará al Capitán Marítimo correspondiente. La realización de este tipo de inspecciones no interferirá, más allá de lo estrictamente necesario por razones de seguridad marítima o de prevención de la contaminación del medio ambiente marino, el buen funcionamiento de los buques y actividades inspeccionadas.

c) Por resolución motivada de la Dirección General de la Marina Mercante, cuando se tenga conocimiento fundado de hechos que puedan poner en peligro la seguridad marítima y la integridad del medio ambiente marino.

d) Por petición razonada de otros órganos administrativos o de otras Administraciones públicas que, teniendo conocimiento de conductas o hechos que pudieran justificar el inicio de actividades de inspección, no tengan competencias en esta materia. Dichos organismos dirigirán al Director general de la Marina Mercante una propuesta de iniciación, con justificación razonada de su necesidad, así como de los hechos o indicios que originan la petición.

e) Por denuncia de cualquier persona, siempre que sea formulada de acuerdo a lo previsto en la normativa sobre procedimiento administrativo sancionador, que ponga en conocimiento de la Dirección General de la Marina Mercante o de una Capitanía Marítima la existencia de un determinado hecho presuntamente constitutivo de infracción administrativa en el ámbito de la seguridad marítima o de la prevención de la contaminación del medio ambiente marino, que pudiera justificar el inicio de la inspección.

2. En el caso de denuncias que puedan perjudicar el buen funcionamiento y servicio del buque, la Dirección General de la Marina Mercante podrá exigir al denunciante la adopción de medidas cautelares que garanticen, en caso de que la denuncia resulte injustificada, la posibilidad de reparar los daños y perjuicios ocasionados al operador o empresa operadora.

Artículo 17. *Iniciación a instancia de personas interesadas.*

1. No obstante lo dispuesto en el artículo anterior, las actividades inspectoras previstas por la normativa aplicable que deban ser realizadas durante la etapa en servicio del buque, y en concreto los reconocimientos programados, regulados en el artículo 36, los reconocimientos adicionales regulados en el artículo 37.2.a), y los reconocimientos para autorización de remolques regulados en el artículo 37.2.d), deberán iniciarse a solicitud de los operadores o empresas operadoras del buque.

2. Las actividades inspectoras previstas por la normativa aplicable que deban ser realizadas durante la construcción, transformación, reforma o reparación del buque deberán iniciarse a solicitud de los astilleros o talleres encargados de realizar las obras.

3. Las actividades inspectoras encaminadas a la certificación, aprobación u homologación de aparatos, elementos, materiales o equipos, deberán iniciarse a solicitud del fabricante, distribuidor o propietario.

Artículo 18. *Solicitudes para la iniciación de la actividad inspectora.*

1. Las solicitudes para la iniciación de la actividad inspectora serán dirigidas al Capitán Marítimo y deberán cumplir los requisitos siguientes:

a) Deberán ser presentadas por persona que ostente la condición de interesado o de su representante, de acuerdo a lo previsto en la legislación sobre procedimiento administrativo.

b) Contendrán los datos exigidos por el artículo 70 de la Ley 30/1992, de 26 de noviembre, de Régimen Jurídico de las Administraciones Públicas y del Procedimiento Administrativo Común, (en adelante LRJPAC), identificando con claridad la actividad inspectora que se solicita así como las causas que motivan tal petición.

2. Las solicitudes relativas a la realización de los reconocimientos programados regulados en el artículo 36 y en su normativa de desarrollo deberán presentarse con, al menos, quince días de antelación a la fecha de caducidad de los correspondientes certificados, o de la fecha prevista de realización para otras actividades inspectoras. En el caso de buques que no efectúen tráfico regular entre puertos fijos y que no puedan determinar con quince días de antelación dónde se encontrarán en la fecha de caducidad del certificado, dicho plazo podrá reducirse a un mínimo de cinco días.

Las solicitudes para la realización de reconocimientos adicionales o extraordinarios ocasionados por varada, abordaje, serias averías en elementos importantes de su estructura o maquinaría, deberán presentarse en el momento de la arribada al primer puerto o, caso de que ello no fuera posible, en el día siguiente hábil.

Las solicitudes de reconocimiento extraordinarios para la autorización de remolques deberán presentarse con una antelación mínima de tres días a la fecha en que deba tener lugar dicho evento, excepto en casos de emergencia.

Artículo 19. *Realización de las actividades inspectoras.*

1. Finalizadas las actividades inspectoras, el inspector o subinspector encargado de realizarlas o dirigirlas elaborará y firmará, bajo su responsabilidad y con absoluta independencia técnica de criterio, el correspondiente informe de inspección, indicando claramente si el resultado es o no satisfactorio. Los informes serán notificados a los interesados de acuerdo a lo previsto en la legislación vigente sobre procedimiento administrativo.

2. Los informes de inspección constituirán la base documental necesaria e imprescindible para la extensión por parte de la autoridad competente del correspondiente certificado o documento asociado a la actividad inspectora realizada.

3. La Dirección General de la Marina Mercante queda autorizada para normalizar los modelos en que deben ser presentados los informes, en los que se hará constar, como mínimo, los siguientes datos:

a) La identificación clara del buque, o de los elementos o equipos inspeccionados, así como de la persona ante quien se efectúa la actividad inspectora.

b) El lugar, fecha y hora en que se llevó a cabo la actividad inspectora.

c) La identificación de los inspectores o subinspectores encargados de las actividades objeto del informe.

d) La constatación de que el buque cumple con las disposiciones aplicables de la normativa vigente o, por el contrario, una enumeración detallada de las deficiencias encontradas, con indicación precisa de las normas que pudieran haberse vulnerado en su caso, así como la valoración que dichas deficiencias puedan tener en orden a la seguridad marítima, navegabilidad del buque o a la conservación del medio ambiente marino.

e) La relación detallada de las medidas que deban ser adoptadas para subsanar las deficiencias detectadas, con indicación del plazo tope para que sean llevadas a cabo, en función de la importancia y alcance de las mismas.

f) El criterio del inspector que aconseje o no la emisión o renovación del certificado, el refrendo o prórroga del mismo, o la firma del documento relativo.

4. El informe de inspección será elaborado con la mayor brevedad posible, y en todo caso en un plazo máximo de diez días desde la finalización de la actividad inspectora correspondiente. En caso de resultado satisfactorio, la emisión, renovación, refrendo o prórroga del certificado, o bien la firma del documento asociado, se producirá en un plazo máximo de veinte días desde la finalización de la actividad inspectora.

En caso de que se trate de actuaciones competencia del Subdirector general de Inspección Marítima, este último plazo se ampliará en otros diez días más.

5. Las actividades inspectoras se efectuarán, siempre que sea posible, en presencia de la persona titular o responsable de la entidad inspeccionada.

En los informes de inspección se hará constar la conformidad o disconformidad de la persona ante quien se efectúa la inspección respecto al contenido del informe.

En caso de que esta persona se niegue a firmar, el inspector efectuará una diligencia indicando tal negativa y que la inspección ha sido realizada.

6. El Área de Inspección Marítima conservará los informes de inspección unidos a la copia del certificado o documento asociado y remitirán copia certificada de los mismos a la Dirección General de la Marina Mercante cuando así sea requerido.

7. Las actividades inspectoras sobre los buques y embarcaciones a los que es de aplicación este Reglamento se realizarán en los siguientes lugares: astilleros, varaderos, talleres de reparación, instalaciones fabriles, zonas portuarias, clubes náuticos, puertos deportivos o instalaciones que resulten adecuadas para su realización.

En aquellos casos en que el buque se encuentre en la mar y que por razones operativas o de seguridad no pudiera acceder a los lugares indicados en el párrafo anterior, el operador o capitán del buque proveerá los medios necesarios para que el inspector pueda llegar y acceder al buque y realizar la labor inspectora que corresponda.

8. Si la actividad inspectora requiere operaciones que supongan un riesgo potencial elevado, tales como desmontaje de grandes piezas, inmovilización del buque u operaciones similares, o bien un riesgo para el inspector o subinspector encargado, se realizarán en lugares que reúnan las condiciones de seguridad activa y pasiva adecuadas a tal actividad.

9. El solicitante de la actividad inspectora deberá proveer los medios y equipos necesarios para que dicha actividad pueda realizarse en condiciones adecuadas de seguridad.

Artículo 20. *Firma y visado de documentos.*

1. Todos los documentos, informes o manuales que a requerimiento de la Administración deban ser elaborados por los interesados, excepción hecha de los proyectos de construcción, de transformación, reforma o reparación de buques y de los asociados a la dirección de obra de estos mismos procesos, requerirán, en función de su naturaleza y contenido, la firma de un ingeniero naval, de un titulado superior de la Marina Civil, de un ingeniero técnico naval, o bien de un diplomado de Marina Civil, todos ellos en el ámbito de su especialidad y legalmente capacitados para el ejercicio de su profesión. Asimismo, deberán ser visados por el Colegio Oficial correspondiente del profesional que los haya firmado.

2. En todo caso los profesionales firmantes deberán acreditar la cobertura de la responsabilidad civil que pueda derivarse de sus actuaciones profesionales.

[...]

§ 63

Real Decreto 877/2011, de 24 de junio, sobre reglas y estándares comunes para las organizaciones de inspección y reconocimiento de buques y para las actividades correspondientes de la Administración marítima. [Inclusión parcial]

Ministerio de Fomento
«BOE» núm. 151, de 25 de junio de 2011
Última modificación: 20 de julio de 2022
Referencia: BOE-A-2011-10972

[. . .]

CAPÍTULO III

Organizaciones autorizadas para efectuar reconocimientos de buques en nombre de la Administración marítima

Artículo 6. *Organizaciones autorizadas.*

1. Las organizaciones reconocidas en un Estado miembro de la Unión Europea, o de otro Estado que aplique criterios de reciprocidad en cuanto a su reconocimiento y tratamiento, y que tengan un centro de carácter permanente en España podrán ser autorizadas para realizar en nombre de la Dirección General de la Marina Mercante los reconocimientos de buques y compañías previstos en los convenios internacionales, el refrendo de las revisiones anuales o intermedias y la emisión de nuevos certificados obligatorios, en los supuestos que a continuación se indican:

a) Cuando un buque español se encuentre en puerto extranjero y necesite prorrogar el plazo de validez de cualquier certificado obligatorio por aproximarse la fecha de su caducidad.

b) Cuando un buque español esté dedicado a realizar viajes entre puertos extranjeros y resulte perjudicial para la explotación comercial del mismo su traslado a puerto nacional, para efectuar alguno de los reconocimientos preceptivos.

c) Cuando un buque español, por averías u otras causas de siniestralidad, deba de ser objeto de reconocimiento en el extranjero.

d) Cuando un buque español se construya o realice obras de transformación, reforma o gran reparación en el extranjero.

e) Cuando un buque español recale en puerto español en días inhábiles o fuera del horario de trabajo, o por otra causa los reconocimientos no pudieren ser prestados por los servicios de inspección de la Capitanía Marítima.

f) Cuando en atención a las condiciones logísticas, de adecuación a sus procedimientos o de agilidad en la operación, así lo decida la compañía.

g) Cuando un buque se encuentre en el extranjero y solicite el abanderamiento en España.

h) Cuando una compañía tenga su oficina central en el extranjero.

2. La organización autorizada deberá solicitar a la Dirección General de la Marina Mercante autorización para el refrendo o la emisión de un nuevo certificado solo en el supuesto previsto en la letra c) del apartado anterior, o para la expedición de un documento acreditativo de haber superado con éxito un reconocimiento, a requerimiento de un Estado rector del puerto.

3. El refrendo o emisión de nuevos certificados obligatorios, realizados por la Dirección General de la Marina Mercante o por la organización autorizada, se llevará a cabo en el plazo de quince días, notificándolo al interesado.

4. Lo establecido en los apartados anteriores no será aplicable a la certificación de componentes de equipos marinos, que estará sujeta a sus normas específicas. Tampoco podrán emitirse por las entidades autorizadas certificados de exención, correspondiendo esta función a la Administración marítima española.

[. . .]

Disposición adicional séptima. *Control de buques nacionales con destino a puertos extranjeros.*

1. La Dirección General de la Marina Mercante, a través de las Capitanías Marítimas, realizará inspecciones de carácter selectivo a los buques nacionales que salgan de puerto español con destino a puertos extranjeros, con objeto de verificar que se mantienen a bordo las condiciones de seguridad comprobadas en los últimos reconocimientos, en virtud de las cuales se le ha extendido al buque los correspondientes certificados obligatorios.

Estas inspecciones tendrán la consideración de reconocimientos extraordinarios, de conformidad con lo establecido en el artículo 37.2.b) del Reglamento de inspección y certificación de buques civiles, aprobado por Real Decreto 1837/2000, de 10 de noviembre.

2. Corresponderá a la Dirección General de la Marina Mercante definir los criterios de selección aplicables a las inspecciones previstas en el apartado anterior, para lo cual podrá tener en cuenta el sistema de selección descrito en el artículo 12 del Reglamento por el que se regulan las inspecciones de buques extranjeros en puertos españoles, aprobado por Real Decreto 1737/2010, de 23 de diciembre.

3. **(Sin contenido).**

4. Cuando un buque nacional pretenda despachar con destino a puerto extranjero en días inhábiles, deberá comunicarlo a la Capitanía Marítima correspondiente con una antelación mínima de 72 horas, con el fin de permitir la realización de las actuaciones que fueran pertinentes.

5. Esta disposición adicional no se aplicará a los buques y embarcaciones nacionales excluidos del ámbito de aplicación del Reglamento por el que se regulan las inspecciones de buques extranjeros en puertos españoles.

[. . .]

§ 64

Real Decreto de 24 de julio de 1889 por el que se publica el Código Civil. [Inclusión parcial]

Ministerio de Gracia y Justicia
«Gaceta de Madrid» núm. 206, de 25 de julio de 1889
Última modificación: 3 de enero de 2025
Referencia: BOE-A-1889-4763

[. . .]

CÓDIGO CIVIL

[. . .]

LIBRO PRIMERO

De las personas

[. . .]

TÍTULO IV

Del matrimonio

[. . .]

CAPÍTULO III

De la forma de celebración del matrimonio

[. . .]

Sección 2.ª De la celebración del matrimonio

[. . .]

Artículo 52.

Podrán celebrar el matrimonio del que se halle en peligro de muerte:

1.º El Alcalde o Concejal en quien delegue, letrado o letrada de la Administración de Justicia, notario o notaria, o personal funcionario a que se refiere el artículo 51.

2.º El Oficial o Jefe superior inmediato respecto de los militares en campaña.

3.º El Capitán o Comandante respecto de los matrimonios que se celebren a bordo de nave o aeronave.

El matrimonio en peligro de muerte no requerirá para su celebración la previa tramitación del acta o expediente matrimonial, pero sí la presencia, en su celebración, de dos testigos mayores de edad y, cuando el peligro de muerte derive de enfermedad o estado físico de alguno de los contrayentes, dictamen médico sobre su capacidad para la prestación del consentimiento y la gravedad de la situación, salvo imposibilidad acreditada, sin perjuicio de lo establecido en el artículo 65.

[. . .]

LIBRO TERCERO

De los diferentes modos de adquirir la propiedad

[. . .]

TÍTULO III

De las sucesiones

Disposiciones generales

[. . .]

CAPÍTULO I

De los testamentos

[. . .]

Sección 8.ª Del testamento marítimo

Artículo 722.

Los testamentos, abiertos o cerrados, de los que durante un viaje marítimo vayan a bordo, se otorgarán en la forma siguiente:

Si el buque es de guerra, ante el Contador o el que ejerza sus funciones, en presencia de dos testigos idóneos, que vean y entiendan al testador. El Comandante del buque, o el que haga sus veces, pondrá además su visto bueno.

En los buques mercantes autorizará el testamento el Capitán, o el que haga sus veces, con asistencia de dos testigos idóneos.

En uno y otro caso los testigos se elegirán entre los pasajeros, si los hubiere; pero uno de ellos, por lo menos, ha de poder firmar, el cual lo hará por sí y por el testador, si éste no sabe o no puede hacerlo.

Si el testamento fuera abierto, se observará además lo prevenido en el artículo 695, y si fuere cerrado, lo que se ordena en la sección sexta de este capítulo, con exclusión de lo relativo al número de testigos e intervención del Notario.

Artículo 723.

El testamento del Contador del buque de guerra y el del Capitán del mercante serán autorizados por quien deba sustituirlos en el cargo, observándose para lo demás lo dispuesto en el artículo anterior.

Artículo 724.

Los testamentos abiertos hechos en alta mar serán custodiados por el Comandante o por el Capitán, y se hará mención de ellos en el Diario de navegación.

La misma mención se hará de los ológrafos y los cerrados.

Artículo 725.

Si el buque arribase a un puerto extranjero donde haya Agente diplomático o consular de España, el Comandante del de guerra, o el Capitán del mercante, entregará a dicho Agente copia del testamento abierto o del acta de otorgamiento del cerrado, y de la nota tomada en el Diario.

La copia del testamento o del acta deberá llevar las mismas firmas que el original, si viven y están a bordo los que lo firmaron; en otro caso será autorizada por el Contador o Capitán que hubiese recibido el testamento, o el que haga sus veces, firmando también los que estén a bordo de los que intervinieron en el testamento.

El Agente diplomático o consular hará extender por escrito diligencia de la entrega y, cerrada y sellada la copia del testamento o la del acta del otorgamiento si fuere cerrado, la remitirá con la nota del Diario por el conducto correspondiente al Ministro de Marina, quien mandará que se deposite en el Archivo de su Ministerio.

El Comandante o Capitán que haga la entrega recogerá del Agente diplomático o consular certificación de haberlo verificado, y tomará nota de ella en el Diario de navegación.

Artículo 726.

Cuando el buque, sea de guerra o mercante, arribe al primer puerto del Reino, el Comandante o Capitán entregará el testamento original, cerrado y sellado, a la Autoridad marítima local, con copia de la nota tomada en el Diario; y, si hubiese fallecido el testador, certificación que lo acredite.

La entrega se acreditará en la forma prevenida en el artículo anterior, y la Autoridad marítima lo remitirá todo sin dilación al Ministro de Marina.

Artículo 727.

Si hubiese fallecido el testador y fuere abierto el testamento, el Ministro de Marina practicará lo que se dispone en el artículo 718.

Artículo 728.

Cuando el testamento haya sido otorgado por un extranjero en buque español, el Ministro de Marina remitirá el testamento al de Estado, para que por la vía diplomática se le dé el curso que corresponda.

Artículo 729.

Si fuere ológrafo el testamento y durante el viaje falleciera el testador, el Comandante o Capitán recogerá el testamento para custodiarlo, haciendo mención de ello en el Diario, y lo entregará a la Autoridad marítima local, en la forma y para los efectos prevenidos en el artículo anterior, cuando el buque arribe al primer puerto del Reino.

Lo mismo se practicará cuando sea cerrado el testamento, si lo conservaba en su poder el testador al tiempo de su muerte.

Artículo 730.

Los testamentos, abiertos y cerrados, otorgados con arreglo a lo prevenido en esta sección, caducarán pasados cuatro meses, contados desde que el testador desembarque en un punto donde pueda testar en la forma ordinaria.

Artículo 731.

Si hubiera peligro de naufragio, será aplicable a las tripulaciones y pasajeros de los buques de guerra o mercantes lo dispuesto en el artículo 720.

[. . .]

§ 65

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. [Inclusión parcial]

Ministerio de Fomento
«BOE» núm. 253, de 20 de octubre de 2011
Última modificación: 29 de enero de 2025
Referencia: BOE-A-2011-16467

[. . .]

TEXTO REFUNDIDO DE LA LEY DE PUERTOS DEL ESTADO Y DE LA MARINA MERCANTE

TÍTULO PRELIMINAR

Disposiciones generales

CAPÍTULO I

Objeto de la ley

Artículo 1. *Objeto de la ley.*

Es objeto de la presente ley:

a) Determinar y clasificar los puertos que sean competencia de la Administración General del Estado.

b) Regular la planificación, construcción, organización, gestión, régimen económico-financiero y policía de los mismos.

c) Regular la prestación de servicios en dichos puertos, así como su utilización.

d) Determinar la organización portuaria estatal, dotando a los puertos de interés general de un régimen de autonomía funcional y de gestión para el ejercicio de las competencias atribuidas por esta ley, y regular la designación por las Comunidades Autónomas de los órganos de gobierno de las Autoridades Portuarias.

e) Establecer el marco normativo de la Marina Mercante.

f) Regular la Administración propia de la Marina Mercante.

g) Establecer el régimen de infracciones y sanciones de aplicación en el ámbito de la Marina Mercante y en el portuario de competencia estatal.

[. . .]

CAPÍTULO III

Marina Mercante

Artículo 6. *Marina Mercante.*

1. A los efectos de esta ley se considera Marina Mercante:

a) La actividad de transporte marítimo, exceptuando el que se lleva a cabo exclusivamente entre puertos o puntos de una misma Comunidad Autónoma, que tenga competencias en esta materia, sin conexión con puertos o puntos de otros ámbitos territoriales.

b) La ordenación y el control de la flota civil española.

c) La seguridad de la navegación y de la vida humana en la mar.

d) La seguridad marítima, incluyendo la habilitación para el ejercicio del servicio de practicaje y la determinación de los servicios necesarios de remolque portuario, así como la disponibilidad de ambos en caso de emergencia.

e) El salvamento marítimo, en los términos previstos en el artículo 264.

f) La prevención de la contaminación producida desde buques, plataformas fijas y otras instalaciones que se encuentren en aguas situadas en zonas en las que España ejerce soberanía, derechos soberanos o jurisdicción y la protección del medio ambiente marino.

g) La inspección técnica y operativa de buques, tripulaciones y mercancías.

h) La ordenación del tráfico y las comunicaciones marítimas.

i) El control de situación, abanderamiento y registro de buques civiles, así como su despacho, sin perjuicio de las preceptivas autorizaciones previas que correspondan a otras Autoridades.

j) La garantía del cumplimiento de las obligaciones en materia de defensa nacional y protección civil en la mar.

k) Cualquier otro servicio marítimo atribuido por ley a la Administración regulada en el título II del libro segundo de esta ley.

2. No se considera Marina Mercante la ordenación de la flota pesquera, en los ámbitos propios de la pesca y de la ordenación del sector pesquero, ni la actividad inspectora en estos mismos ámbitos.

Artículo 7. *Objetivos.*

La política de la Marina Mercante se dirigirá, en el marco de las competencias asignadas a la Administración General del Estado en el artículo 149.1 de la Constitución, a la consecución de los siguientes objetivos:

a) La tutela de la seguridad de la vida humana en la mar.

b) La tutela de la seguridad de la navegación marítima.

c) La tutela de la seguridad marítima.

d) La protección del medio ambiente marino.

e) La existencia de los servicios de transporte marítimo que demanden las necesidades del país.

f) El mantenimiento de las navegaciones de interés público.

g) La promoción de las autopistas del mar como modo alternativo y complementario al transporte de mercancías.

h) La promoción de la competencia en el transporte marítimo conforme a la clasificación de mercados de transporte que sea establecida por el Gobierno.

Artículo 8. *Zonas y tipos de navegación.*

1. Son zonas en las que España ejerce soberanía, derechos soberanos o jurisdicción, además de las aguas interiores marítimas, el mar territorial, la zona contigua y la zona económica exclusiva.

Son aguas interiores marítimas españolas, a los efectos de esta ley, las situadas en el interior de las líneas de base del mar territorial. Las aguas interiores marítimas incluyen las de los puertos y cualesquiera otras comunicadas permanentemente con el mar hasta donde

se haga sensible el efecto de las mareas, así como los tramos navegables de los ríos hasta donde existan puertos de interés general.

Es mar territorial aquél que se extiende hasta una distancia de doce millas náuticas contadas a partir de las líneas de base desde las que se mide su anchura.

Es zona contigua la que se extiende desde el límite exterior del mar territorial hasta las veinticuatro millas náuticas contadas desde las líneas de base a partir de las cuales se mide la anchura del mar territorial.

Es zona económica exclusiva la que se extiende desde el límite exterior del mar territorial hasta una distancia de doscientas millas náuticas contadas a partir de las líneas de base desde las que se mide la anchura de aquél.

2. La navegación, en función de su ámbito, será interior, de cabotaje, exterior y extranacional.

Navegación interior es la que transcurre íntegramente dentro del ámbito de un determinado puerto o de otras aguas interiores marítimas españolas.

Navegación de cabotaje es la que, no siendo navegación interior, se efectúa entre puertos o puntos situados en zonas en las que España ejerce soberanía, derechos soberanos o jurisdicción.

Navegación exterior es la que se efectúa entre puertos o puntos situados en zonas en las que España ejerce soberanía, derechos soberanos o jurisdicción y puertos o puntos situados fuera de dichas zonas.

Navegación extranacional es la que se efectúa entre puertos o puntos situados fuera de las zonas en las que España ejerce soberanía, derechos soberanos y jurisdicción.

3. En función de sus condiciones de prestación, la navegación puede clasificarse en:

a) Regular. Navegación de línea regular es la sujeta a itinerarios, frecuencias de escalas, tarifas y condiciones de transporte previamente establecidas.

b) No regular. Navegación no regular es la que no está incluida en los términos de la letra anterior.

4. El Gobierno en el ámbito de las competencias del Estado podrá establecer, en su caso, que la prestación de todas o alguna de estas navegaciones se realice con imposición de obligaciones de servicio público con el fin de garantizar la suficiencia de servicios de transporte regular con destino a o procedencia de las Islas Baleares, Islas Canarias, Ceuta y Melilla o bajo el régimen de contrato administrativo especial en atención a la satisfacción de forma directa o inmediata de la finalidad pública que aquellas representan.

La imposición de obligaciones de servicio público habrá de hacerse de un modo objetivo, transparente, no discriminatorio y conocido de antemano por los interesados, con el fin de garantizar que el servicio se preste en condiciones de libre y leal competencia.

Artículo 9. *Flota civil y plataformas fijas.*

1. A efectos de esta ley se considera flota civil española:

a) La flota mercante nacional.
b) La flota pesquera nacional.
c) Los buques de recreo y deportivos nacionales.
d) Los demás buques civiles españoles no incluidos en las letras anteriores.

2. Se entiende por buque civil cualquier embarcación, plataforma o artefacto flotante, con o sin desplazamiento, apto para la navegación y no afecto al servicio de la defensa nacional.

3. Se entiende por buque mercante todo buque civil utilizado para la navegación con un propósito mercantil, excluidos los dedicados a la pesca.

4. Se entiende por plataforma fija todo artefacto o instalación susceptible de realizar operaciones de exploración o explotación de recursos marítimos o de destinarse a cualesquiera otra actividad, emplazadas sobre el lecho de la mar, anclado o apoyado en él.

Se exceptúan de lo anterior aquellas instalaciones como son los oleoductos, gasoductos, cables submarinos, emisarios submarinos, y cualquier otro tipo de tuberías o instalaciones de carácter industrial o de saneamiento.

5. La presente ley será de aplicación a la flota civil española, así como a las plataformas fijas situadas en aguas en las que España ejerce soberanía, derechos soberanos o jurisdicción.

También serán de aplicación las disposiciones de esta ley a los buques civiles extranjeros que se encuentren en aguas situadas en zonas en las que España ejerce soberanía, derechos soberanos o jurisdicción, con las limitaciones que establezca el Derecho Internacional, en particular en lo que se refiere a los supuestos de inmunidad.

6. Reglamentariamente se establecerán las especialidades en la aplicación de la presente ley respecto de los buques afectos al servicio de la seguridad pública o de la vigilancia y represión del contrabando.

Artículo 10. *Empresas navieras.*

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.

[. . .]

§ 66

Ley 14/2014, de 24 de julio, de Navegación Marítima. [Inclusión parcial]

Jefatura del Estado
«BOE» núm. 180, de 25 de julio de 2014
Última modificación: 8 de julio de 2020
Referencia: BOE-A-2014-7877

TÍTULO PRELIMINAR

Disposiciones generales

Artículo 1. *Objeto y ámbito de aplicación.*

1. El objeto de esta ley es la regulación de las situaciones y relaciones jurídicas nacidas con ocasión de la navegación marítima.

2. Además de la que se realiza por las aguas del mar, también se considera navegación marítima la que se lleva a cabo por las aguas de los ríos, canales, lagos, o embalses naturales o artificiales, cuando sean accesibles para los buques desde el mar, pero sólo hasta donde se haga sensible el efecto de las mareas, así como en los tramos navegables de los ríos hasta donde existan puertos de interés general.

3. Fuera de los casos contemplados en el apartado anterior, la navegación por las aguas interiores se regirá por la legislación reguladora del dominio público hidráulico y por las demás disposiciones que le sean de aplicación.

Artículo 2. *Fuentes e interpretación.*

1. La presente ley se aplicará en tanto no se oponga a lo dispuesto en los tratados internacionales vigentes en España y en las normas de la Unión Europea que regulen la misma materia.

De forma supletoria se estará a las leyes y reglamentos complementarios y a los usos y costumbres relativos a la navegación marítima. A falta de todo ello y en cuanto no se pudiere recurrir a la analogía se aplicará el Derecho común.

2. En todo caso, para la interpretación de las normas de esta ley se atenderá a la regulación contenida en los tratados internacionales vigentes en España y la conveniencia de promover la uniformidad en la regulación de las materias objeto de la misma.

Artículo 3. *Navegación de buques de Estado y de guerra.*

1. Las disposiciones de esta ley no se aplicarán a los buques y embarcaciones de Estado, incluidos los de guerra, salvo que en ella se establezca otra cosa.

2. Son buques y embarcaciones de Estado los afectos a la Defensa Nacional u otros de titularidad o uso público, siempre que presten con carácter exclusivo servicios públicos de carácter no comercial.

3. Son buques de guerra los buques de Estado adscritos a las Fuerzas Armadas, que lleven los signos exteriores distintivos de los buques de guerra de su nacionalidad y que se encuentren bajo el mando de un oficial debidamente designado por el Gobierno de su Estado, cuyo nombre esté inscrito en el escalafón de oficiales o en un documento equivalente y cuya dotación esté sometida a la disciplina de las Fuerzas Armadas regulares.

[. . .]

§ 67

Real Decreto 504/2011, de 8 de abril, de estructura orgánica y funciones del Instituto Social de la Marina. [Inclusión parcial]

Ministerio de Política Territorial y Administración Pública
«BOE» núm. 113, de 12 de mayo de 2011
Última modificación: 29 de diciembre de 2021
Referencia: BOE-A-2011-8282

[. . .]

CAPÍTULO II

Competencias y funciones

Artículo 3. *Competencias y funciones del Instituto Social de la Marina.*

1. Corresponde al Instituto Social de la Marina:

a) La gestión, administración y reconocimiento del derecho a las prestaciones del Régimen Especial de la Seguridad Social de los Trabajadores del Mar, así como la inscripción de empresas, afiliación, altas, bajas y variación de datos de los trabajadores adscritos a dicho Régimen Especial en colaboración con la Tesorería General de la Seguridad Social.

b) La colaboración con la Tesorería General de la Seguridad Social en la gestión de la cotización y la función recaudatoria en período voluntario en el sector marítimo-pesquero.

c) La gestión de las prestaciones por desempleo de los trabajadores incluidos en el Régimen Especial de la Seguridad Social de los Trabajadores del Mar, según lo establecido en la Disposición adicional tercera del Real Decreto 625/1985, de 2 de abril.

d) La gestión de las prestaciones por cese de actividad de los trabajadores autónomos cuando estos últimos tengan cubiertas las contingencias profesionales con el Instituto Social de la Marina.

e) La asistencia sanitaria de los trabajadores del mar a bordo y en el extranjero utilizando sus propios medios tales como el centro radio médico, los buques sanitarios y de apoyo logístico, los centros asistenciales en el extranjero y otros que puedan implantarse o acordando la evacuación y repatriación de trabajadores enfermos o accidentados, sin perjuicio de las obligaciones que competen a los empresarios de acuerdo con la legislación vigente e incluyendo la concesión de subvenciones para financiar en parte la dotación obligatoria de los botiquines de a bordo.

f) La sanidad marítima, incluyendo la información sanitaria a los trabajadores del mar, la realización de los reconocimientos médicos de embarque marítimo de acuerdo con la normativa española específica y con los convenios de la Organización Internacional del Trabajo ratificados por España, la inspección y control de los medios sanitarios a bordo, de los botiquines de los que han de ir dotados los buques y cualesquiera otras actuaciones de

medicina preventiva y formación sanitaria dirigida a los trabajadores del mar que se le puedan encomendar en un futuro.

g) La formación profesional marítima y sanitaria y la promoción profesional de los trabajadores del mar en activo, mediante la impartición de cursos de las correspondientes especialidades, atendiendo a las necesidades formativas que demande el sector marítimo-pesquero, de acuerdo con las directrices emanadas al respecto por la Organización Internacional del Trabajo y en el marco de los convenios y acuerdos de cooperación internacional suscritos por España.

h) La promoción del bienestar de los trabajadores del mar a bordo y en el extranjero. La asistencia social de los trabajadores del mar y sus beneficiarios en situaciones de abandono, naufragios y otros hechos análogos, y a los trabajadores del mar enrolados en buques extranjeros, tanto en el momento de su contratación como durante la realización de su trabajo y posterior repatriación, dando cumplimiento a los convenios y recomendaciones de la Organización Internacional del Trabajo. Asimismo la gestión y reconocimiento de las prestaciones asistenciales en atención a situaciones especiales derivadas del trabajo en el mar y la dispensa de los servicios que garanticen su asistencia en casos de abandono en puertos nacionales o extranjeros.

i) La cooperación con las cofradías de pescadores en la prestación de servicios a los trabajadores del mar y sus beneficiarios en el ámbito de las competencias del Instituto Social de la Marina.

j) La gestión de los buques sanitarios y de apoyo logístico del Instituto Social de la Marina, Esperanza del Mar y Juan de la Cosa.

k) La gestión de los centros asistenciales en el extranjero, constituidos como servicios de la Administración General del Estado en el exterior.

l) La participación, fomento y desarrollo de programas y proyectos que tengan como objetivo la adaptabilidad de los trabajadores del mar, fomentando la diversificación laboral de sus capacidades.

m) La realización de estudios, informes y propuestas de proyectos normativos o programas que afecten al sector marítimo-pesquero en materia de su competencia.

n) La edición y distribución de publicaciones unitarias y/o periódicas especializadas con destino a los trabajadores y empresas del sector marítimo-pesquero.

o) En colaboración con el Ministerio de Trabajo e Inmigración, la cooperación con organismos internacionales con competencias en materias relacionadas con la Seguridad Social de los trabajadores del mar o con la problemática del sector marítimo-pesquero, así como la participación en la negociación y elaboración de los instrumentos internacionales que se relacionen con los trabajadores de dicho sector.

p) La coordinación y realización de programas y actividades específicos dirigidos a potenciar e incrementar la seguridad marítima y la seguridad del trabajo en el mar, así como la colaboración con otros organismos de la administración con competencias en el sector marítimo-pesquero en esta materia.

q) En las ciudades autónomas de Ceuta y Melilla y en aquellos territorios en los que dichas funciones no se hayan traspasado a la Comunidad Autónoma correspondiente, la asistencia sanitaria de los trabajadores del mar y sus beneficiarios dentro del territorio nacional, incluyendo la asistencia hospitalaria, servicios de especialidades y urgencias; la asistencia y servicios sociales dirigidos a promover el bienestar de los trabajadores del mar y de sus familias, así como la asistencia a los marinos y pescadores de la tercera edad y sus familias, la formación profesional y las políticas activas de empleo.

r) La realización de cuantas otras funciones le sean atribuidas legal o reglamentariamente.

2. El ejercicio de las competencias atribuidas al Instituto Social de la Marina se entiende, en todo caso, sin perjuicio de las competencias que el Real Decreto 1129/2008, de 4 de julio, por el que se desarrolla la estructura orgánica básica del Ministerio de Trabajo e Inmigración y se modifica el Real Decreto 438/2008, de 14 de abril, por el que se aprueba la estructura

orgánica básica de los departamentos ministeriales, confiere a los órganos y unidades de dicho Ministerio.

[. . .]

§ 68

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. [Inclusión parcial]

Ministerio de Fomento
«BOE» núm. 253, de 20 de octubre de 2011
Última modificación: 29 de enero de 2025
Referencia: BOE-A-2011-16467

[. . .]

TEXTO REFUNDIDO DE LA LEY DE PUERTOS DEL ESTADO Y DE LA MARINA MERCANTE

[. . .]

LIBRO SEGUNDO

Marina Mercante

[. . .]

TÍTULO II

Administración marítima

[. . .]

CAPÍTULO III

Sociedad de Salvamento y Seguridad Marítima

Artículo 267. *Naturaleza, denominación y objeto.*

1. La Sociedad de Salvamento y Seguridad Marítima, es una entidad pública empresarial adscrita al Ministerio de Fomento, dotada de personalidad jurídica, patrimonio propio y plena capacidad de obrar, que desarrolla su actividad conforme al ordenamiento jurídico privado excepto en la formación de la voluntad de sus órganos, en el ejercicio de las potestades administrativas que tenga atribuidas y en los aspectos específicamente regulados en la Ley 6/1997, de 14 de abril, de Organización y Funcionamiento de la Administración General del Estado, en este capítulo y en sus estatutos, así como en la legislación general presupuestaria.

2. El Ministro de Fomento:

a) Fija las directrices de actuación de la Sociedad, aprueba el plan anual de objetivos, efectúa el seguimiento de su actividad y ejerce, sin perjuicio de otras competencias, el control de eficacia de acuerdo con la normativa vigente.

b) Ejerce, en todo caso, las facultades inherentes a la potestad reglamentaria que exija el funcionamiento de la Sociedad.

Artículo 268. *Objeto de la Sociedad.*

1. Constituye el objeto de la Sociedad de Salvamento y Seguridad Marítima la prestación de los servicios públicos de salvamento de la vida humana en la mar, y de la prevención y lucha contra la contaminación del medio marino, la prestación de los servicios de seguimiento y ayuda al tráfico marítimo, de seguridad marítima y de la navegación, de remolque y asistencia a buques, así como la de aquellos complementarios de los anteriores.

Todo ello en el ámbito de las competencias de la Administración Marítima, sin perjuicio de la prestación de los servicios de ordenación y coordinación de tráfico portuario.

2. La Administración marítima podrá delegar en la Sociedad de Salvamento y Seguridad Marítima actividades de formación, docencia, ensayos y homologación en el ámbito de la Marina Mercante, así como cualquier otro servicio o actividad en el marco de la legislación vigente.

3. Cuando la Sociedad preste sus servicios por orden de la Administración marítima, estará facultada para ejercer las acciones legales necesarias para reclamar los gastos dimanantes de la prestación de dichos servicios.

4. En el supuesto de que la Administración marítima encomiende a la Sociedad de Salvamento y Seguridad Marítima la adopción de medidas preventivas tendentes a evitar o minimizar la contaminación, así como la realización de operaciones de limpieza una vez producida ésta, o cualquier otro servicio derivado de un accidente o incidente marítimo, la Sociedad estará facultada para, sobre la base de la documentación justificativa correspondiente, reclamar los costes y gastos ocasionados por tales medidas y operaciones directamente de quien los haya ocasionado. Asimismo, podrá ejercer las acciones legales necesarias para reclamar los gastos dimanantes de la ejecución de dichas medidas y operaciones.

Del mismo modo, si la Administración marítima exigiera un aval para hacer frente a los gastos ocasionados por la limpieza de una contaminación o por cualquier otro accidente o incidente marítimo, dicho aval podrá extenderse a favor de la Sociedad de Salvamento y Seguridad Marítima que podrá ejecutarlo para satisfacer los gastos en que hubieran incurrido, tanto la propia Sociedad como terceros intervinientes en la resolución de la contaminación, accidente o incidente marítimo.

[. . .]

§ 69

Ley 2/2024, de 1 de agosto, de creación de la Autoridad Administrativa Independiente para la Investigación Técnica de Accidentes e Incidentes ferroviarios, marítimos y de aviación civil. [Inclusión parcial]

Jefatura del Estado
«BOE» núm. 186, de 2 de agosto de 2024
Última modificación: sin modificaciones
Referencia: BOE-A-2024-15937

TÍTULO PRELIMINAR

Naturaleza, funciones y régimen jurídico

Artículo 1. *Autoridad Administrativa Independiente para la Investigación Técnica de Accidentes e Incidentes ferroviarios, marítimos y de aviación civil.*

1. Se crea la «Autoridad Administrativa Independiente para la Investigación Técnica de Accidentes e Incidentes ferroviarios, marítimos y de aviación civil» (en adelante, la Autoridad) como Autoridad Administrativa Independiente en el ámbito de la Administración General del Estado de las previstas en el artículo 109 de la Ley 40/2015, de 1 de octubre, de Régimen Jurídico del Sector Público, cuya función es mejorar la seguridad mediante la prevención de futuros accidentes e incidentes mediante la realización de las oportunas investigaciones técnicas a fin de determinar sus causas y establecer las medidas correctivas que resulten pertinentes.

2. La Autoridad está dotada de personalidad jurídica propia y plena capacidad pública y privada, y actúa, en el desarrollo de su actividad y para el cumplimiento de sus fines, con autonomía orgánica y funcional y plena independencia del Gobierno y de las Administraciones Públicas. Asimismo, está sometida al control parlamentario y judicial.

3. La Autoridad se relaciona con el Gobierno a través del ministerio competente en materia de transporte ferroviario, marítimo y aviación civil.

4. La Autoridad se regirá por esta ley, su Estatuto orgánico y el resto de normativa reglamentaria que la desarrolle.

Supletoriamente, y en cuanto sea compatible con su naturaleza y autonomía, se regirá por lo dispuesto en la Ley 40/2015, de 1 de octubre, en particular lo dispuesto para organismos autónomos; por la Ley 39/2015, de 1 de octubre, del Procedimiento Administrativo Común de las Administraciones Públicas; por la Ley 47/2003, de 26 de noviembre, General Presupuestaria; por la Ley 9/2017, de 8 de noviembre, de Contratos del Sector Público; por la Ley 33/2003, de 3 de noviembre, del Patrimonio de las Administraciones Públicas; y por el resto de las normas de derecho administrativo general y especial que le sean de aplicación. En defecto de norma administrativa se aplicará el derecho común.

Así mismo, la Autoridad estará sujeta al principio de sostenibilidad financiera de acuerdo con lo previsto en la Ley Orgánica 2/2012, de 27 de abril, de Estabilidad Presupuestaria y Sostenibilidad Financiera.

5. El personal al servicio de la Autoridad será funcionario o laboral y se regirá por lo previsto en esta ley y en su Estatuto orgánico, en el texto refundido de la Ley del Estatuto Básico del Empleado Público, aprobado por Real Decreto Legislativo 5/2015, de 30 de octubre, y demás normativa reguladora de los funcionarios públicos y, en su caso, por la normativa laboral.

6. El Estatuto orgánico de la Autoridad se aprobará mediante real decreto del Consejo de Ministros a propuesta conjunta de la persona titular del ministerio competente en materia de transporte ferroviario, marítimo y de aviación civil y de la persona titular del ministerio competente en materia de función pública.

TÍTULO I

Investigación técnica de accidentes e incidentes

CAPÍTULO I

Disposiciones generales

Artículo 2. *Régimen jurídico de la investigación técnica de accidentes e incidentes.*

1. La investigación técnica de los accidentes e incidentes en los modos de transporte ferroviario, marítimo y de aviación civil en el ámbito de competencias de la Administración General del Estado se regirá por lo dispuesto en esta ley, en las normas reglamentarias que se dicten en su desarrollo y, supletoriamente, por lo dispuesto en la Ley 39/2015, de 1 de octubre, del Procedimiento Administrativo Común de las Administraciones Públicas.

2. Sin perjuicio de lo dispuesto en el apartado anterior, se aplicará con carácter preferente la normativa internacional o europea que resulte de aplicación directa en España y, en particular:

a) En el caso de los accidentes e incidentes ferroviarios, lo dispuesto en el Reglamento de Ejecución (UE) 2020/572, de la Comisión, de 24 de abril de 2020, relativo a la estructura de presentación de información a la que deberán atenerse los informes de investigación de accidentes e incidentes ferroviarios.

b) En el caso de los accidentes e incidentes marítimos, lo dispuesto en el Reglamento (UE) 1286/2011, de la Comisión, de 9 de diciembre de 2011, por el que se adopta, con arreglo al artículo 5, apartado 4, de la Directiva 2009/18/CE del Parlamento Europeo y del Consejo, una metodología común para la investigación de siniestros e incidentes marítimos.

Asimismo, en las investigaciones de accidentes e incidentes marítimos se cumplirá con lo dispuesto en las partes I y II del Código de normas internacionales y prácticas recomendadas para la investigación de los aspectos de seguridad marítima de siniestros e incidentes marítimos, adoptado por la Organización Marítima Internacional (OMI), mediante la Resolución MSC.255(84), de 16 de mayo de 2008 (en adelante, Código OMI de Investigación de Siniestros), y se tendrán en cuenta las Directrices sobre el trato justo de la gente de mar en caso de accidente marítimo, adoptadas por el Comité Jurídico de la Organización Marítima Internacional (OMI) y el Consejo de Administración de la Organización Internacional del Trabajo (OIT), mediante la Resolución LEG.3(91), de 27 de abril de 2006.

c) En el caso de accidentes e incidentes en el ámbito de la aviación civil, lo dispuesto en el Reglamento (UE) 996/2010, del Parlamento Europeo y del Consejo, de 20 de octubre de 2010, sobre investigación y prevención de accidentes e incidentes en la aviación civil y por el que se deroga la Directiva 94/56/CE.

3. La Autoridad aprobará procedimientos internos de actuación basados en la normativa señalada anteriormente y cualesquiera otra que, de acuerdo con el ordenamiento jurídico vigente, le resulte de aplicación.

En este sentido, en el ámbito de la aviación civil se tendrá en cuenta lo previsto en el anexo 13 del Convenio sobre Aviación Civil Internacional (Chicago 1944) y sus posteriores enmiendas, que establecen normas y métodos internacionales recomendados para la investigación de accidentes e incidentes de aviación, así como el significado de los términos Estado de matrícula, Estado del explotador, Estado de diseño, Estado de fabricación y Estado del suceso utilizados en dicho convenio.

Artículo 3. *Finalidad de la investigación técnica de accidentes e incidentes.*

1. La investigación técnica tiene como finalidad el establecimiento de las causas de un accidente o incidente y la formulación, en su caso, de las recomendaciones de seguridad que resulten pertinentes, con el fin último de mejorar la seguridad y prevenir accidentes.

2. La investigación técnica que se lleve a cabo no perseguirá la determinación de responsabilidad ni la atribución de culpabilidad.

CAPÍTULO II

Ámbito de aplicación

[. . .]

Artículo 5. *Accidentes e incidentes marítimos.*

1. La Autoridad investigará los accidentes marítimos muy graves que:

a) Afecten a buques que enarbolen pabellón español, con independencia de la localización del accidente;

b) Se produzcan en el mar territorial o las aguas interiores españolas, tal como las define la Convención de las Naciones Unidas sobre el Derecho del mar (CNUDM o CONVEMAR), con independencia del pabellón que enarbolen los buques que se vean implicados en el siniestro, o

c) Afecten a intereses de consideración de España, con independencia de la localización del siniestro y del pabellón que enarbolen los buques que se vean implicados.

Los accidentes que no sean muy graves y los incidentes se podrán investigar, por decisión de la Autoridad, cuando se considere que de dicha investigación pueden derivarse enseñanzas para la mejora de la seguridad.

2. Cuando un buque de pasaje de transbordo rodado o una nave de pasaje de gran velocidad se vean implicados en un accidente o incidente marítimo, y éste ocurra en el mar territorial o aguas interiores españolas, o, cuando éste se produzca en otras aguas, siendo España el último Estado visitado por el buque, se investigará de acuerdo con lo previsto en el artículo 28.4 de esta ley.

3. Así mismo, la Autoridad investigará los accidentes graves que afecten a las instalaciones o infraestructuras utilizadas para operaciones relacionadas con la investigación y explotación de hidrocarburos en el medio marino, previstas en el Real Decreto-ley 16/2017, de 17 de noviembre, por el que se establecen disposiciones de seguridad en la investigación y explotación de hidrocarburos en el medio marino.

4. La Autoridad no investigará:

a) Los accidentes e incidentes marítimos que solo afecten a buques de Estado que presten con carácter exclusivo servicios de carácter no comercial.

Tampoco aquellos que afecten a buques de guerra y demás adscritos u operados por las Fuerzas Armadas. En caso de que un buque de guerra se viera involucrado en un accidente con buques civiles, la Autoridad actuará conjuntamente con el organismo de la Armada competente para llevar a cabo dicha investigación.

b) Los accidentes e incidentes ocurridos en aguas interiores no marítimas.

c) Otros accidentes e incidentes marítimos que se determinen reglamentariamente en relación con los buques carentes de propulsión mecánica, buques de madera y construcción primitiva, yates y naves de recreo que no se utilicen para el comercio, a menos que estén o vayan a estar tripulados y lleven o vayan a llevar más de doce pasajeros con fines comerciales y buques de pesca con una eslora inferior a quince metros.

5. Por accidentes marítimos, accidentes marítimos muy graves e incidentes marítimos se entenderán, respectivamente, los siniestros marítimos, siniestros marítimos muy graves y sucesos marítimos definidos en el Código OMI de Investigación de Siniestros.

Por accidente grave, en relación con las instalaciones o infraestructuras utilizadas para operaciones relacionadas con la investigación y explotación de hidrocarburos en el medio marino, se entiende el que se define con esta misma denominación en el artículo 2.1) del Real Decreto 1339/2018, de 29 de octubre, por el que se desarrolla el Real Decreto-ley 16/2017, de 17 de noviembre.

[. . .]

CAPÍTULO III

Procedimiento de investigación técnica

[. . .]

Artículo 8. *Equipo investigador.*

1. Las investigaciones técnicas de seguridad serán realizadas por personal funcionario que ostentará la condición de investigador técnico.

2. Para cada accidente o incidente que se deba investigar se constituirá un equipo dirigido por un investigador o investigadora encargado, e integrado por el personal investigador y el personal administrativo y técnico preciso para el cumplimiento de los fines de la investigación.

3. El investigador o investigadora encargado y el personal investigador actuarán con plena independencia de criterio y no podrán solicitar ni recibir instrucciones de nadie en el ejercicio de sus funciones.

4. El investigador o investigadora encargado y el personal investigador tendrán la condición de autoridad pública. Para obtener toda la información y pruebas pertinentes para la realización de la investigación técnica, previa autorización judicial en aquellos casos en que la misma sea necesaria, gozará, como mínimo, de las siguientes facultades:

a) En las investigaciones de accidentes o incidentes ferroviarios:

1.º Acceder al lugar del accidente o incidente, al material rodante implicado y a las instalaciones relacionadas de infraestructura y de control del tráfico y señalización.

2.º Efectuar un inventario inmediato de las pruebas y decidir sobre la retirada de los restos, de forma controlada y custodiada, de instalaciones de infraestructura o piezas, a los efectos del correspondiente examen.

3.º Acceder a los equipos de registro y grabación a bordo y a su contenido, con posibilidad de utilizarlos, así como al registro de grabación de las comunicaciones en estaciones de transporte de viajeros, terminales de transporte de mercancías y centros de control de tráfico, en su caso, y al registro del funcionamiento del sistema de señalización y control del tráfico.

4.º Acceder a los resultados del examen pericial médico-forense de los cuerpos de las víctimas, cuando pudiera ser relevante para la investigación ferroviaria.

5.º Acceder a los resultados de los exámenes y análisis médicos del personal a bordo del tren y de cualquier otro personal ferroviario implicado en el accidente o incidente, cuando pudiera ser relevante para la investigación ferroviaria.

6.º Interrogar al personal ferroviario implicado y a otros testigos.

7.º Acceder a cualquier información o documentación pertinente en posesión del administrador de la infraestructura, de las empresas ferroviarias, de las empresas responsables del diseño, fabricación o construcción, mantenimiento y formación implicadas, y de la Agencia Estatal de Seguridad Ferroviaria.

8.º Acceder a cualquier información relacionada con el accidente investigado, de acuerdo con la normativa vigente de aplicación en cada caso.

b) En las investigaciones de accidentes o incidentes marítimos:

1.º Gozar de libre acceso a cualquier zona pertinente o al lugar de siniestro, así como a cualquier buque, resto de naufragio o estructura, lo cual incluye carga, equipos u objetos a la deriva.

2.º Garantizar el inventario inmediato de las pruebas y proceder a la búsqueda y retirada controladas de los restos de naufragio, objetos a la deriva u otros componentes y substancias a efectos de examen o de análisis.

3.º Exigir el examen o análisis de los elementos contemplados en el número anterior y gozar de libre acceso a los resultados obtenidos.

4.º Gozar de libre acceso a cualquier información pertinente y a cualquier dato disponible, incluidos los procedentes de los Registradores de Datos de la Travesía (RDT), en relación con un buque, travesía, carga, tripulante o cualquier otra persona, objeto, condición o circunstancia, así como a copiar y utilizar dicha información.

5.º Gozar de libre acceso a los resultados del examen de los cuerpos de las víctimas, así como a los resultados de las pruebas que se realicen con muestras procedentes de dichos cuerpos.

6.º Exigir y obtener libre acceso a los resultados del examen de las personas implicadas en las operaciones de un buque o de cualquier otra persona pertinente, así como a los resultados de las pruebas que se realicen con muestras procedentes de dichas personas.

7.º Interrogar a los testigos en ausencia de cualquier persona cuyos intereses pudiera considerarse que obstaculizan la investigación de seguridad.

8.º Obtener los expedientes de los reconocimientos y todos los datos pertinentes que obren en poder del Estado del pabellón, los propietarios de buques, las sociedades de clasificación o cualquier otra parte interesada, siempre y cuando las partes en cuestión o sus representantes estén establecidas en España.

9.º Solicitar la asistencia de las autoridades pertinentes de los Estados respectivos y, en particular, de los inspectores del Estado del pabellón y del Estado rector del puerto, del personal del servicio de salvamento marítimo, de los operadores del servicio de tráfico marítimo, de los equipos de búsqueda y salvamento, del personal de practicaje o de cualquier otro miembro del personal marítimo o portuario.

c) En las investigaciones de accidentes o incidentes de aviación civil, el personal investigador gozará de las facultades establecidas en el artículo 11 del Reglamento (UE) 996/2010, del Parlamento Europeo y del Consejo, de 20 de octubre de 2010, sobre investigación y prevención de accidentes e incidentes en la aviación civil y por el que se deroga la Directiva 94/56/CE.

5. El personal investigador podrá requerir la colaboración de las Fuerzas y Cuerpos de Seguridad del Estado, así como de las policías autonómicas y locales, de acuerdo con las competencias de cada cuerpo en cada uno de los territorios, para garantizar el ejercicio de sus funciones.

6. La Autoridad velará por que el personal investigador posea conocimientos y experiencia práctica en las materias propias de sus tareas habituales, garantizándose el fácil acceso a los conocimientos técnicos apropiados en caso necesario.

7. El investigador o investigadora encargado, el personal investigador, la representación acreditada por otro Estado miembro, así como, en su caso, su personal asesor, dispondrán de un documento firmado por el investigador o investigadora encargado en el que consten las facultades que tienen atribuidas.

Artículo 9. *Inicio del procedimiento.*

1. Cuando se haya producido un accidente o incidente incluido en el ámbito de aplicación de esta ley se deberá notificar a la Autoridad, a través de la Secretaría General, en los términos previstos en este apartado, todo ello sin perjuicio del deber de comunicación o notificación a las autoridades judiciales o a otras autoridades administrativas en virtud de cualquier otra normativa vigente.

a) Los accidentes o incidentes ferroviarios serán notificados inmediatamente a la Autoridad por el administrador de la infraestructura, las empresas ferroviarias que se vieran implicadas y, en su caso, la autoridad responsable de la seguridad.

b) Los accidentes o incidentes marítimos serán notificados de inmediato a la Autoridad por las autoridades marítimas, la Sociedad de Salvamento y Seguridad Marítima (SASEMAR), la autoridad pesquera, las autoridades portuarias, la autoridad de seguridad de las operaciones marinas en materia de hidrocarburos, los responsables de instalaciones marítimas, así como los navieros, propietarios y capitanes de buques, que tengan conocimiento del mismo.

c) Los accidentes o incidentes graves de aviación civil, serán notificados de acuerdo con lo dispuesto en el Reglamento (UE) 996/2010, del Parlamento Europeo y del Consejo, de 20 de octubre de 2010.

Respecto del resto de incidentes, serán notificados sin demora a la Autoridad por el piloto de la aeronave, el propietario o explotador de la aeronave, las autoridades aeronáuticas, los directores o directoras de los aeropuertos o las entidades prestadoras de servicios de navegación aérea, que tengan conocimiento del mismo.

2. El procedimiento de investigación técnica se iniciará de oficio, mediante acuerdo de la Autoridad, tan pronto ésta tenga conocimiento del accidente o incidente.

En cualquier caso, el inicio del procedimiento no se demorará más de dos meses a contar desde la notificación señalada en el apartado primero, sin perjuicio de que se realicen todas las actuaciones preliminares necesarias para el buen desarrollo de la investigación.

3. Se investigarán todos aquellos accidentes e incidentes cuyos supuestos aparecen recogidos en los artículos 4, 5 y 6 de esta ley, en los términos establecidos en dichos preceptos.

[. . .]

Disposición transitoria única. *Funcionamiento de las Comisiones existentes hasta la constitución y funcionamiento efectivo de la Autoridad.*

Hasta la constitución de la Autoridad de acuerdo con lo previsto en esta ley, la Comisión de Investigación de Accidentes e Incidentes de Aviación Civil, la Comisión permanente de investigación de accidentes e incidentes marítimos y la Comisión de Investigación de Accidentes Ferroviarios continuarán desarrollando sus funciones en aplicación de lo establecido en la presente ley.

Su funcionamiento se continuará rigiendo por el Real Decreto 389/1998, de 13 de marzo, el Real Decreto 800/2011, de 10 de junio, y el Real Decreto 623/2014, de 18 de julio, respectivamente, en todo lo que no se oponga, contradiga o resulte incompatible con la presente ley.

[. . .]

§ 70

Real Decreto 357/2015, de 8 de mayo, sobre cumplimiento y control de la aplicación del Convenio sobre el Trabajo Marítimo, 2006, de la Organización Internacional del Trabajo, en buques españoles. [Inclusión parcial]

Ministerio de la Presidencia
«BOE» núm. 111, de 9 de mayo de 2015
Última modificación: 28 de octubre de 2020
Referencia: BOE-A-2015-5163

[. . .]

Artículo 8. *Procedimientos de tramitación de quejas y medidas correctivas.*

1. Procedimiento de tramitación de quejas a bordo.

La gente de mar podrá presentar quejas a bordo del buque donde esté trabajando, respecto a posibles vulneraciones de las disposiciones contenidas en el CTM 2006, sin que sea hostigada en ningún momento por ello.

El armador garantizará la existencia en el buque de un procedimiento de quejas a bordo, que deberá respetar, al menos, las siguientes pautas:

a) La remisión de las quejas se efectuará, en primer lugar, al jefe de servicio u oficial superior del reclamante, el cual tratará de resolver el asunto. Si la queja no puede resolverse a bordo, el reclamante o, a petición suya, el capitán del buque podrá remitir la queja al armador, para su resolución.

No obstante lo anterior, la gente de mar podrá presentar sus quejas directamente al capitán, o en tierra, ante la capitanía marítima, de acuerdo con el procedimiento establecido en el apartado 2.

b) Durante todo el procedimiento de tramitación de la queja, la gente de mar tendrá derecho a hacerse acompañar y representar por otro marino de su elección a bordo, y tendrá derecho a protección frente a todo hostigamiento que pueda sufrir por el hecho de la presentación de una queja que no sea manifiestamente abusiva ni malintencionada.

c) Las quejas y las decisiones que se adopten serán registradas, proporcionándose una copia al reclamante.

El armador proporcionará a toda la gente de mar a bordo del buque una copia del procedimiento de tramitación de quejas a bordo, incluyendo asimismo, al menos, la siguiente información:

1.º La identificación de la persona o personas a bordo, designadas para ofrecer al reclamante asesoramiento imparcial y de forma confidencial sobre la queja y su tramitación.

2.º La información sobre cómo tomar contacto con las capitanías marítimas españolas o, en el caso de que el país de residencia del reclamante no sea España, con la autoridad competente del citado país.

2. Procedimiento de tramitación de quejas en tierra.

Sin perjuicio del procedimiento de tramitación de quejas a bordo, se podrán presentar quejas en tierra respecto a posibles vulneraciones de las disposiciones contenidas en el CTM 2006, por parte de la gente de mar, una organización profesional, una asociación, un sindicato o, en general, por cualquier persona a quien concierna la seguridad de un buque, así como en relación con los riesgos que puedan existir para la seguridad o la salud de la gente de mar a bordo.

Las capitanías marítimas serán competentes para la recepción de las quejas en tierra que se formulen respecto a buques de bandera española. Las quejas se cumplimentarán conforme al formulario establecido en el anexo II.

Cuando la capitanía marítima recibiera una queja que no considere manifiestamente infundada, o tuviera indicios de que un buque español incumple las reglas de las partes pertinentes del CTM 2006, o de que sus medidas de aplicación presentan deficiencias graves, llevará a cabo las investigaciones oportunas y emprenderá, en su caso, las actuaciones necesarias para subsanar la deficiencia detectada.

Si el contenido de la queja se refiere a materias cuyo control y supervisión corresponda a la Inspección de Trabajo y Seguridad Social o al Instituto Social de la Marina, la capitanía marítima dará traslado de la misma para su investigación y resolución.

En todo caso, el personal que tramite las quejas o tenga conocimiento de su existencia mantendrá la confidencialidad de la fuente de la reclamación o queja que denuncie un peligro o deficiencia en relación con las condiciones de vida y de trabajo de la gente de mar o una infracción de la legislación y se abstendrá de indicar al armador, a su representante o al operador del buque, que se ha llevado a cabo una inspección como consecuencia de dicha reclamación o queja.

Las quejas relativas a buques extranjeros que recalen en puertos españoles, serán tramitadas por los inspectores habilitados de la Dirección General de la Marina Mercante y se seguirá el procedimiento establecido en la regla 5.2.2, norma A5.2. y demás normas establecidas por el Memorando de París (Memorandum of Understanding).

Las quejas relativas a buques españoles que realizan navegación internacional, que no retornan a puerto español en periodos de tiempo largos o no retornan a puertos españoles por tener sus tráficos o bases de operaciones en otros países, podrán presentarse al funcionario habilitado a tal efecto en el puerto en que haya hecho escala la gente de mar, o en las Embajadas o Consulados de España. En caso de no existir Embajada o Consulado español en el puerto de que se trate, estas quejas se podrán presentar en la Embajada o Consulado Decano.

En este último supuesto, las quejas se remitirán al Ministerio de Asuntos Exteriores y de Cooperación, que a su vez las enviará a la Dirección General de la Marina Mercante, que las distribuirá a los restantes organismos según las áreas que sean de su competencia.

3. Confidencialidad.

El personal que tramite las quejas o tenga conocimiento de su existencia mantendrá la confidencialidad de la fuente de la reclamación o queja que denuncie un peligro o deficiencia en relación con las condiciones de vida y de trabajo de la gente de mar o una infracción de la legislación, y se abstendrá de indicar al armador, a su representante o al operador del buque que se ha llevado a cabo una inspección como consecuencia de dicha reclamación o queja.

[. . .]

§ 71

Real Decreto 1561/1995, de 21 de septiembre, sobre jornadas especiales de trabajo. [Inclusión parcial]

Ministerio de Trabajo y Seguridad Social
«BOE» núm. 230, de 26 de septiembre de 1995
Última modificación: 2 de julio de 2020
Referencia: BOE-A-1995-21346

CAPITULO I

Disposiciones generales

Artículo 1. *Objeto y ámbito de aplicación.*

1. El presente Real Decreto tiene por objeto la regulación de ampliaciones y limitaciones en la ordenación y duración de la jornada de trabajo y de los descansos en determinados sectores de actividad y trabajos específicos cuyas peculiaridades lo requieren, de conformidad con lo previsto en los artículos 34, apartado 7, 36, apartado 1, y 37, apartado 1, de la Ley del Estatuto de los Trabajadores, texto refundido aprobado por Real Decreto legislativo 1/1995, de 24 de marzo.

2. Lo previsto en el presente Real Decreto será de aplicación, en las actividades y trabajos que en el mismo se contemplan, a las relaciones laborales reguladas por la Ley del Estatuto de los Trabajadores, con exclusión de las de carácter especial contempladas en su artículo 2 en las que se estará a lo dispuesto en su normativa específica.

Las disposiciones generales del Estatuto de los Trabajadores serán aplicables en cuanto no se opongan a las especiales que en este Real Decreto se establecen.

3. Las disposiciones de los capítulos I, II y IV de este Real Decreto sólo serán de aplicación a los trabajadores mayores de dieciocho años de edad.

Artículo 2. *Regímenes de descanso alternativos.*

1. Las reducciones contempladas en este Real Decreto de los descansos entre jornadas y semanal previstos en los artículos 34, apartado 3, y 37, apar tado 1, del Estatuto de los Trabajadores deberán ser compensadas mediante descansos alternativos, de duración no inferior a la reducción experimentada, a disfrutar dentro de los períodos de referencia que en cada caso se señalan, en la forma que se determine mediante acuerdo o pacto.

No obstante lo dispuesto en el párrafo anterior, en los convenios colectivos se podrá autorizar que, previo acuerdo entre la empresa y el trabajador afectado, la totalidad o parte de los descansos compensatorios debidos por las reducciones contempladas en este Real Decreto para los descansos entre jornadas pueda acumularse para su disfrute conjuntamente con las vacaciones anuales. Del mismo modo se podrán acumular las compensaciones contempladas para el medio día del descanso semanal.

Cuando en este Real Decreto se autorice un descanso entre jornadas de duración inferior a diez horas, la posibilidad prevista en el párrafo anterior quedará en todo caso limitada a la acumulación de aquellas horas que resten tras garantizar el disfrute, en los períodos de referencia indicados en cada caso, de un descanso mínimo de diez horas.

2. El disfrute de los descansos compensatorios previstos en este Real Decreto no podrá ser sustituido por compensación económica, salvo en caso de finalización de la relación laboral por causas distintas a las derivadas de la duración del contrato o en el previsto en el párrafo c) del artículo 18.

A tal fin, la aplicación de los regímenes especiales de jornada previstos en este Real Decreto a los trabajadores con contratos de duración determinada o temporal o a los contratados a tiempo parcial para prestar servicios en trabajos fijos discontinuos, estará condicionada a la posibilidad de disfrute de los descansos compensatorios, dentro de los períodos de referencia establecidos en cada caso, antes de la finalización del contrato o período de actividad.

CAPITULO II

Ampliaciones de jornada

[. . .]

Sección 4.ª Transportes y trabajo en el mar

Subsección 1.ª Disposiciones comunes

Artículo 8. *Tiempo de trabajo efectivo y tiempo de presencia.*

1. Para el cómputo de la jornada en los diferentes sectores del transporte y en el trabajo en el mar se distinguirá entre tiempo de trabajo efectivo y tiempo de presencia.

Se considerará en todo caso tiempo de trabajo efectivo aquel en el que el trabajador se encuentre a disposición del empresario y en el ejercicio de su actividad, realizando las funciones propias de la conducción del vehículo o medio de transporte u otros trabajos durante el tiempo de circulación de los mismos, o trabajos auxiliares que se efectúen en relación con el vehículo o medio de transporte, sus pasajeros o su carga.

Se considerará tiempo de presencia aquel en el que el trabajador se encuentre a disposición del empresario sin prestar trabajo efectivo, por razones de espera, expectativas, servicios de guardia, viajes sin servicio, averías, comidas en ruta u otras similares.

En los convenios colectivos se determinarán en cada caso los supuestos concretos conceptuables como tiempo de presencia.

2. Serán de aplicación al tiempo de trabajo efectivo la duración máxima de la jornada ordinaria de trabajo prevista en el artículo 34 del Estatuto de los Trabajadores y los límites establecidos para las horas extraordinarias en su artículo 35.

Los trabajadores no podrán realizar una jornada diaria total superior a doce horas, incluidas, en su caso, las horas extraordinarias.

3. Los tiempos de presencia no podrán exceder en ningún caso de veinte horas semanales de promedio en un período de referencia de un mes y se distribuirán con arreglo a los criterios que se pacten colectivamente y respetando los períodos de descanso entre jornadas y semanal propios de cada actividad.

Las horas de presencia no computarán a efectos de la duración máxima de la jornada ordinaria de trabajo, ni para el límite máximo de las horas extraordinarias. Salvo que se acuerde su compensación con períodos equivalentes de descanso retribuido, se abonarán con un salario de cuantía no inferior al correspondiente a las horas ordinarias.

Artículo 9. *Descanso entre jornadas y semanal.*

Salvo disposiciones específicas aplicables de conformidad con lo dispuesto en las subsecciones correspondientes de esta sección, se deberá respetar en todo caso un descanso mínimo entre jornadas de diez horas, pudiéndose compensar las diferencias hasta

las doce horas establecidas con carácter general, así como computar el descanso semanal de día y medio, en períodos de hasta cuatro semanas.

[. . .]

Subsección 5.ª Trabajo en la mar

Artículo 15. *Ámbito de aplicación personal de las disposiciones sobre tiempo de trabajo y descanso en el trabajo en la mar.*

1. Las disposiciones contenidas en esta subsección serán de aplicación en el trabajo en la mar a los trabajadores que presten servicios a bordo de los buques y embarcaciones.

2. No obstante lo dispuesto en el apartado anterior, no quedará sometido a las normas sobre jornadas previstas en este Real Decreto el capitán o persona que ejerza el mando de la nave, siempre que no venga obligado a montar guardia, que se regirá a estos efectos por las cláusulas de su contrato en cuanto no configuren prestaciones que excedan notoriamente de las que sean usuales en el trabajo en la mar.

Artículo 16. *Tiempo de trabajo en el mar.*

1. Los trabajadores no podrán realizar una jornada total diaria superior a doce horas, incluidas, en su caso, las horas extraordinarias, tanto si el buque se halla en puerto como en la mar, salvo en los siguientes supuestos:

a) En los casos de fuerza mayor en que sea necesario para garantizar la seguridad inmediata del buque o de las personas o la carga a bordo, o para socorrer a otros buques o personas que corran peligro en alta mar.

b) Cuando se trate de proveer al buque de víveres, combustible o material lubricante en casos de apremiante necesidad, de la descarga urgente por deterioro de la mercancía transportada o de la atención debida por maniobras de entrada y salida a puerto, atraque, desatraque y fondeo.

Salvo en los supuestos de fuerza mayor a los que se refiere el párrafo a) anterior, en los que la jornada se podrá prolongar por el tiempo que resulte necesario, la jornada total resultante no podrá exceder en ningún caso de catorce horas por cada período de veinticuatro horas, ni de setenta y dos horas por cada período de siete días.

2. Las horas de exceso que se realicen sobre la jornada ordinaria pactada conforme a lo dispuesto en el artículo 34 del Estatuto de los Trabajadores se compensarán o abonarán según lo establecido en el apartado 1 del artículo 35.

En las embarcaciones dedicadas a la pesca, podrá acordarse entre empresas y tripulantes el establecimiento de un concierto o forma supletoria para la liquidación de las horas extraordinarias, a salvo siempre de lo pactado en convenio colectivo.

Artículo 17. *Descanso entre jornadas.*

1. Se considerará tiempo de descanso en la mar aquel en que el trabajador esté libre de todo servicio.

2. En la marina mercante, el descanso entre jornadas se adecuará a las siguientes normas:

a) Entre el final de una jornada y el comienzo de la siguiente los trabajadores tendrán derecho a un descanso mínimo de ocho horas. Este descanso será de doce horas cuando el buque se halle en puerto, considerando como tal el tiempo en que el personal permanezca en tierra o a bordo por su propia voluntad, excepto en caso de necesidad de realización de operaciones de carga y descarga durante escalas de corta duración o de trabajos para la seguridad y mantenimiento del buque en que podrá reducirse a un mínimo, salvo fuerza mayor, de ocho horas.

b) Al organizarse los turnos de guardia en la mar, deberá tenerse presente que los mismos no podrán tener una duración superior a cuatro horas y que a cada guardia sucederá un descanso de ocho horas ininterrumpidas.

c) En los convenios colectivos se podrá acordar la distribución de las horas de descanso en un máximo de dos períodos, uno de los cuales deberá ser de, al menos, seis horas ininterrumpidas. En este supuesto, el intervalo entre dos períodos consecutivos de descanso no excederá de catorce horas.

Esta posibilidad no será en ningún caso de aplicación al personal sometido a guardias de mar, para el que se estará siempre a lo dispuesto en el párrafo b) anterior.

3. En las embarcaciones dedicadas a la pesca, el descanso entre jornadas se adecuará a las siguientes normas:

a) Entre el final de una jornada y el comienzo de la siguiente los trabajadores tendrán derecho a un descanso mínimo de seis horas.

b) Respetando lo establecido en el párrafo anterior, en los convenios colectivos se podrá acordar la distribución de las horas de descanso en un máximo de dos períodos. En este supuesto, el intervalo entre dos períodos consecutivos de descanso no excederá de catorce horas.

4. Las diferencias entre los descansos entre jornadas previstos en este artículo y las doce horas establecidas con carácter general se compensarán en la forma establecida en el artículo 9. En los convenios colectivos podrá acordarse la ampliación del periodo de referencia previsto en dicho artículo hasta un máximo de ciento ochenta días.

5. Los ejercicios periódicos tales como lucha contra incendios y abandono que impongan las normas nacionales e internacionales deberán realizarse de forma que perturben lo menos posible los tiempos de descanso y no provoquen fatiga.

Artículo 18. *Descanso semanal.*

El descanso semanal de día y medio, que podrá computarse en la forma prevista en el artículo 9, se disfrutará teniendo en cuenta las siguientes normas:

a) El descanso será obligatorio para la totalidad del personal, incluido el capitán o quien ejerza el mando de la nave no sometido al régimen de jornada.

b) Si al finalizar cada periodo de embarque no se hubieran disfrutado la totalidad de los días de descanso que correspondan, se acumularán para ser disfrutados cuando el buque tenga que efectuar una permanencia prolongada en puerto, por reparación u otras causas, o para su disfrute unido al periodo de vacaciones, de acuerdo con lo que se pacte en convenio colectivo.

c) No obstante y siempre que se garantice en todo caso el disfrute de un día de descanso semanal en los términos previstos en los apartados anteriores, si así se acordara en convenio colectivo, los interesados podrán optar por la compensación en metálico, como horas extraordinarias, de hasta un máximo de la mitad de los restantes días de descanso no disfrutados. Del mismo modo se compensarán aquellos días de descanso no disfrutados cuya acumulación en la forma prevista en el párrafo b) pudiera originar graves perjuicios no dimanantes de escasez de plantilla.

Artículo 18 bis. *Control del tiempo de trabajo en la marina mercante.*

1. En los buques dedicados a la marina mercante, deberá colocarse en un lugar fácilmente accesible del buque un cuadro, en el que figuren los datos contenidos en el modelo normalizado que se incluye en el anexo I del presente Real Decreto, redactado en el idioma común de trabajo a bordo y en inglés, en el que se especifique la organización del trabajo a bordo y en el que figuren para cada cargo, al menos:

a) El programa de servicio en la mar y en puerto.

b) El número máximo de horas de trabajo o el número mínimo de horas de descanso de conformidad con lo establecido en el presente Real Decreto y, en su caso, en el convenio colectivo que resulte de aplicación al buque.

Los datos contenidos en el cuadro deberán actualizarse cuando los cambios en la organización del trabajo a bordo lo hicieran necesario.

2. Deberán llevarse a bordo registros individuales para cada trabajador de las horas diarias de trabajo o de las horas diarias de descanso, en los que figuren los datos contenidos

en el modelo que se incluye en el anexo II del presente Real Decreto, redactados en el idioma común de trabajo a bordo y en inglés. Los modelos de registros le serán facilitados al trabajador por el capitán o por una persona autorizada por éste.

Los registros serán cumplimentados diariamente por el trabajador y firmados semanalmente por el capitán, o por una persona autorizada por éste, y por el propio trabajador, a quien se entregará mensualmente una copia de su registro.

Los registros estarán sujetos a las funciones de vigilancia y exigencia del cumplimiento de la legislación laboral que corresponden a la Inspección de Trabajo y Seguridad Social.

3. El naviero deberá conservar a disposición de la autoridad laboral el cuadro y los registros de los tres últimos años.

4. Deberá llevarse a bordo, en un lugar fácilmente accesible para la tripulación, un ejemplar de las disposiciones legales y reglamentarias y de los convenios colectivos aplicables al tiempo de trabajo en el buque.

[. . .]

§ 72

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. [Inclusión parcial]

Ministerio de Fomento
«BOE» núm. 253, de 20 de octubre de 2011
Última modificación: 29 de enero de 2025
Referencia: BOE-A-2011-16467

[. . .]

TEXTO REFUNDIDO DE LA LEY DE PUERTOS DEL ESTADO Y DE LA MARINA MERCANTE

[. . .]

LIBRO PRIMERO

Sistema portuario de titularidad estatal

[. . .]

TÍTULO IV

Medio ambiente y seguridad

Artículo 62. *Prevención y lucha contra la contaminación en el dominio público portuario.*

1. Se prohíben los vertidos o emisiones contaminantes, ya sean sólidos, líquidos o gaseosos, en el dominio público portuario, procedentes de buques o de medios flotantes de cualquier tipo.

No tienen la consideración de vertidos las obras de relleno con materiales de origen terrestre o marítimo para la modificación o ampliación de puertos.

2. Las instalaciones de manipulación y transporte de mercancías, las refinerías de petróleo, las factorías químicas y petroquímicas, las instalaciones de almacenamiento y distribución de productos químicos y petroquímicos, las instalaciones para el abastecimiento de combustibles a buques, los astilleros e instalaciones de reparación naval, así como cualquier otra actividad comercial o industrial que se desarrolle en el dominio público portuario, deberán contar con medios suficientes para la prevención y lucha contra la contaminación accidental, marina, atmosférica y terrestre, de acuerdo con lo establecido en la normativa aplicable y, en su caso, en los Pliegos de Prescripciones Particulares de los servicios portuarios, en las condiciones particulares para la prestación de los servicios

comerciales, en las condiciones fijadas por la Autoridad Portuaria en el contenido de las licencias o en las cláusulas de las autorizaciones y concesiones.

Dichas instalaciones deberán contar con un plan de contingencias por contaminación accidental, que será tenido en cuenta por la Autoridad Portuaria correspondiente para la elaboración del Plan Interior de Contingencias del Puerto, que será aprobado de acuerdo con lo previsto en la normativa aplicable. El Plan Interior de Contingencias formará parte de las Ordenanzas del Puerto.

La disponibilidad de estos medios será exigida por la Autoridad Portuaria para autorizar la prestación de los servicios y el funcionamiento de las instalaciones portuarias incluidas en el párrafo primero de este apartado.

3. Las Autoridades Portuarias serán los organismos competentes en la prevención y control de las emergencias por contaminación en la zona de servicio de los puertos que gestionen, así como de la limpieza y control de las contaminaciones que se produzcan.

4. Todos los vertidos desde tierra al mar requerirán autorización de la Administración competente, sin perjuicio de la autorización o concesión de ocupación de dominio público que, en su caso, otorgará la Autoridad Portuaria.

Artículo 63. *Recepción de desechos y residuos procedentes de buques.*

1. Las Autoridades Portuarias elaborarán y aprobarán cada tres años un Plan de Recepción de Residuos, con el contenido establecido en el Real Decreto 1381/2002, de 20 de diciembre, sobre instalaciones portuarias de recepción de desechos generados por los buques y residuos de carga, previo informe de Puertos del Estado.

2. Los desechos generados por buques deberán descargarse a tierra, debiendo solicitar a tal efecto el servicio portuario de recepción de desechos generados por buques regulado en el artículo 132 de esta ley.

3. Las refinerías de petróleo, factorías químicas y petroquímicas, instalaciones para el almacenamiento y distribución de productos químicos y petroquímicos e instalaciones para el abastecimiento de combustibles líquidos que posean terminales de carga o descarga de hidrocarburos en zonas portuarias, cuyas características así lo justifiquen, así como los astilleros e instalaciones de reparación naval o de desguace deberán disponer, en las cercanías de los terminales y muelles, de servicio de recepción de los residuos de carga y de las aguas de lastre de los buques con destino a dichas instalaciones, regulados por los anexos I y II del Convenio MARPOL 73/78, así como de los medios necesarios para prevenir y combatir los derrames. Los titulares de estas instalaciones portuarias deberán disponer, además, de servicios de recepción para los desechos generados por los buques correspondientes a los anexos I, IV, V y VI del Convenio MARPOL 73/78, en las condiciones establecidas en las Prescripciones Particulares, en el caso de que no exista ninguna empresa prestadora con licencia para prestar este servicio en el ámbito geográfico de dichas instalaciones.

Los desechos y residuos recogidos deberán ser sometidos a procesos de tratamiento y eliminación adecuados conforme a la normativa vigente; en el caso de que dichos procesos no se lleven a cabo con medios propios, los titulares de estas instalaciones portuarias deberán acreditar un compromiso de aceptación de los desechos y residuos por parte de un gestor debidamente autorizado.

Los astilleros y las instalaciones y empresas de reparación naval o de desguace deberán disponer de instalaciones y medios para la recepción y tratamiento de sustancias que contribuyan a agotar la capa de ozono y los equipos que contienen dichas sustancias cuando éstos se retiren de los buques, según se contempla en el anexo VI del Convenio MARPOL 73/78.

Sin perjuicio de las autorizaciones que sean exigibles por otras Administraciones, la disponibilidad de estos servicios de recepción será exigida por la Autoridad Portuaria para autorizar el funcionamiento de las instalaciones portuarias incluidas en los apartados anteriores. Asimismo, su no disponibilidad podrá ser causa para no autorizar la entrada de buques con destino a dichas instalaciones portuarias.

4. Los titulares de las citadas instalaciones portuarias deberán aprobar un Plan de Recepción de Desechos y Residuos con arreglo a lo indicado en el anexo I del Real Decreto 1381/2002, de 20 de diciembre, que deberá ser aprobado por la Autoridad Portuaria y que

pasará a formar parte del Plan de Recepción del Puerto. Trimestralmente, comunicarán a la Autoridad Portuaria la relación de servicios de recogida realizados, indicando el buque, el tipo de desecho o residuo y la cantidad recibida, entre otros datos que se les soliciten. Además, a cada buque que utilice sus servicios de recepción, estas instalaciones portuarias deberán expedir un recibo de residuos MARPOL, según el modelo unificado que figura en el anexo III del Real Decreto 1381/2002, de 20 de diciembre. La Autoridad Portuaria podrá supervisar el cumplimiento del Plan de Recepción de los titulares de dichas instalaciones.

5. En el supuesto de buques que no tengan como destino alguna de las instalaciones referidas anteriormente, corresponderá a las empresas que efectúen las operaciones de carga o descarga del buque garantizar la recepción de residuos de carga procedentes del mismo, si los hubiere, así como los que se encuentren en las zonas de tránsito y maniobra, evitando y combatiendo, en su caso, los derrames de carga accidentales.

[...]

§ 73

Real Decreto 128/2022, de 15 de febrero, sobre instalaciones portuarias receptoras de desechos de buques. [Inclusión parcial]

Ministerio de la Presidencia, Relaciones con las Cortes y Memoria Democrática
«BOE» núm. 40, de 16 de febrero de 2022
Última modificación: sin modificaciones
Referencia: BOE-A-2022-2465

CAPÍTULO I

Disposiciones generales

[. . .]

Artículo 2. *Definiciones.*

A efectos de lo dispuesto en este real decreto, se entiende por:

a) «Arqueo bruto»: El tonelaje del buque (GT), en su forma definida en el Convenio internacional de arqueo de buques, hecho en Londres el 23 de junio de 1969, según figura consignado en el certificado de arqueo.

b) «Buque»: Cualquier buque, embarcación o artefacto naval, con o sin desplazamiento, apto para la navegación marítima.

c) «Buque de Estado»: Buques afectos a la Defensa Nacional u otros de titularidad o uso público, siempre que presten con carácter exclusivo servicios públicos de carácter no comercial.

d) «Buque pesquero»: Buque equipado o utilizado para la captura comercial de los recursos pesqueros.

e) «Buque de recreo»: Buque de cualquier tipo, con independencia de su modo de propulsión, que tengan una eslora superior a 24 metros y un arqueo bruto inferior a 3.000, proyectado y destinado para fines recreativos o deportivos, con capacidad para transportar hasta 12 pasajeros sin contar la tripulación.

f) «Buque tradicional»: Cualquier buque histórico y sus reproducciones singulares, incluidas las diseñadas para fomentar y promover los oficios tradicionales y la náutica, que sirven como monumentos culturales vivos, gobernados con arreglo a los principios tradicionales de la náutica y la técnica.

g) «Capacidad de almacenamiento suficiente»: La capacidad suficiente para almacenar desechos a bordo desde el momento de salir del puerto hasta el siguiente puerto de escala, incluidos los que probablemente vayan a generarse durante el viaje.

h) «Convenio MARPOL»: El Convenio internacional para prevenir la contaminación ocasionada por los buques, 1973, modificado por los protocolos de 1978 y de 1997, en su versión vigente.

i) «Desechos de buques»: Los desechos generados por buques, los residuos de carga y los desechos pescados de manera no intencionada. Los desechos de buques se consideran residuos con arreglo a lo establecido en el artículo 3.a) de la Ley 22/2011, de 28 de julio, de residuos y suelos contaminados.

j) «Desechos generados por buques»: Los desechos que se producen durante el servicio de un buque, distintos de los residuos de carga, contemplados en los anexos I, IV, V y VI del Convenio MARPOL.

k) «Desechos pescados de manera no intencionada»: Los desechos recogidos en las artes de pesca de forma no intencionada durante operaciones de pesca.

l) «Embarcación de recreo»: Cualquier embarcación, con independencia de su medio de propulsión, que tenga una eslora comprendida entre 2,5 y 24 metros, proyectada y destinada para fines recreativos o deportivos, y que no transporte más de 12 pasajeros.

m) «Entidad gestora del puerto»: La entidad pública a cuyo cargo se encuentra la administración y gestión de un puerto. Dentro de esta denominación se engloban las autoridades portuarias de los puertos de titularidad estatal y las autoridades competentes en los puertos bajo jurisdicción de una comunidad autónoma litoral.

n) «Escala»: La entrada, estancia y salida de un buque en un puerto.

ñ) «Escalas frecuentes»: Las escalas de un buque en el mismo puerto al menos una vez por quincena.

o) «Escalas regulares»: Los trayectos repetidos del mismo buque que formen un patrón constante entre puertos determinados o una serie de viajes con salida y destino en el mismo puerto sin escalas intermedias.

p) «GISIS»: El sistema mundial integrado de información marítima establecido por la Organización Marítima Internacional (OMI).

q) «Instalación portuaria receptora»: Toda instalación fija, flotante o móvil capaz de prestar el servicio de recepción de desechos de buques.

r) «Puerto»: Un lugar o zona geográfica que reúna condiciones físicas, naturales o artificiales y de organización que permitan la realización de operaciones de tráfico portuario de buques, y sea autorizado para el desarrollo de estas actividades por la Administración pública competente, incluido el fondeadero dentro de la competencia del puerto.

s) «Residuos de carga»: Los restos de cualquier material de carga embarcado que queden en la cubierta, en las bodegas o en los tanques tras las operaciones de carga y descarga, incluidos el exceso o el derramamiento en la carga y descarga, ya sea en estado seco o húmedo o arrastrados en el agua de lavado, excluido el polvo de la carga que quede en la cubierta tras el barrido o el polvo depositado en las superficies exteriores del buque, contemplados en los anexos I, II y V del Convenio MARPOL.

t) «Tarifa directa»: Una tarifa abonada por los buques directamente a la instalación portuaria receptora por las cantidades efectivas entregadas de desechos de buques que no están cubiertas en el pago de la tarifa indirecta.

u) «Tarifa indirecta o fija»: Una tarifa abonada por los buques por la puesta a disposición y prestación de servicios por parte de las instalaciones portuarias receptoras, independientemente de la entrega efectiva de los desechos de buques.

v) «Tráfico regular»: El tráfico basado en una lista publicada o programada de horas de salida y de llegada entre puertos determinados o las travesías recurrentes que constituyan un programa horario reconocido.

w) «Tratamiento»: Las operaciones de valorización o eliminación, incluida la preparación anterior a la valorización o eliminación.

Artículo 3. *Ámbito de aplicación.*

1. Las disposiciones de este real decreto se aplicarán a:

a) Los buques, cualquiera que sea el pabellón que enarbolen, que hagan escala u operen en un puerto español, excepto los buques que estén afectos a la prestación de servicios portuarios y los buques de Estado.

b) Todos los puertos españoles en los que hagan escala los buques incluidos en el ámbito de aplicación previsto en el párrafo anterior.

2. A los efectos de evitar demoras innecesarias a los buques, las obligaciones de entrega de desechos de buques y de pago de la tarifa indirecta previstas en los artículos 17 y 18 no serán de aplicación a los fondeaderos, siempre y cuando los buques no realicen durante el fondeo actividades comerciales de embarque y desembarque de pasajeros o de carga y descarga de mercancías, y la escala en fondeadero sea inferior a siete días y no se den las circunstancias previstas en el artículo 17.6.

CAPÍTULO II

Disponibilidad de instalaciones portuarias receptoras adecuadas

[. . .]

Artículo 10. *Notificación e investigación de supuestas deficiencias de las instalaciones portuarias receptoras.*

1. El capitán, la compañía naviera o, en su caso, el armador de un buque español que vaya a notificar las supuestas deficiencias de una instalación portuaria receptora situada fuera del territorio nacional, dirigirá a la Dirección General de la Marina Mercante, debidamente cumplimentado y firmado, el formulario contenido en el apéndice 1 de las «Orientaciones refundidas para los proveedores y usuarios de las instalaciones portuarias de recepción» de la OMI (MEPC.1/Circ.834/Rev.1), o, en su caso, el formulario de la OMI que lo sustituya. Dicho formulario estará disponible en el portal de internet del Ministerio de Transportes, Movilidad y Agenda Urbana.

2. La Dirección General de la Marina Mercante notificará a las autoridades del Estado rector del puerto correspondiente y a la OMI, mediante los formularios y procedimientos definidos por esta última, las supuestas deficiencias de las instalaciones portuarias receptoras comunicadas a España en su calidad de Estado de abanderamiento.

3. Las administraciones portuarias adoptarán las medidas necesarias para que se investiguen y se notifiquen los resultados de estas investigaciones mediante los formularios y procedimientos de la OMI, todos los casos de supuestas deficiencias de instalaciones portuarias receptoras comunicados a España en su calidad de Estado rector del puerto, correspondiendo a Puertos del Estado actuar como punto de contacto nacional.

Cuando se trate de puertos de titularidad estatal, corresponderá a las autoridades portuarias realizar la investigación y notificar el resultado de la misma a Puertos del Estado. Cuando se trate de puertos de titularidad de una comunidad autónoma estas funciones corresponderán a las autoridades autonómicas competentes. En ambos casos Puertos del Estado notificará los resultados de estas investigaciones a la OMI y al Estado de abanderamiento que informó.

Las administraciones portuarias podrán recabar la cooperación de la administración marítima, en el ámbito de sus competencias, para el ejercicio de las funciones anteriores.

Artículo 11. *Planes de recepción y manipulación de desechos de buques.*

1. La entidad gestora del puerto aprobará y aplicará un plan de recepción y manipulación de desechos, previa consulta a las partes interesadas y de conformidad con lo establecido en este real decreto, en especial con los requisitos que figuran en el anexo I. El contenido del plan garantizará la correcta gestión ambiental de los mismos.

2. La entidad gestora del puerto deberá aprobar un nuevo plan de recepción y manipulación de desechos de buques al menos cada cinco años y, en todo caso, cuando se introduzcan cambios significativos que afecten al funcionamiento del puerto o a la prestación del servicio. Si en esos cinco años no se produce ningún cambio significativo, el nuevo proceso de aprobación podrá consistir en la validación del plan existente.

Se entiende por cambios significativos todas aquellas circunstancias sobrevenidas que afecten de modo relevante a las condiciones de prestación del servicio, y en particular, los relativos a los cambios estructurales en el tráfico del puerto, el desarrollo de nuevas infraestructuras, las modificaciones en la demanda y en la oferta de instalaciones portuarias receptoras y las nuevas técnicas de tratamiento de los desechos a bordo de los buques.

3. En el procedimiento de aprobación y de modificación de los planes de recepción y manipulación de desechos de buques deberá abrirse un periodo de información pública con arreglo al artículo 83 de la Ley 39/2015, de 1 de octubre, de Procedimiento Administrativo Común de las Administraciones Públicas, y un periodo de audiencia a las partes interesadas, con arreglo al artículo 82 de la misma ley, entre las que han de contarse los usuarios de puerto y los gestores de las instalaciones portuarias receptoras de desechos, a través de las asociaciones más representativas cuyos fines guarden relación directa con el servicio así como, entre otras, cuando proceda, las organizaciones que apliquen las obligaciones en materia de responsabilidad ampliada del productor, las ONG, las entidades representantes de consumidores y usuarios, las organizaciones empresariales y sindicales y demás entidades cuyos fines, acreditados en sus estatutos, pudieran verse afectados.

Así mismo, se solicitará informe preceptivo de las Administraciones públicas territoriales con competencia en materia de gestión de residuos. Este informe deberá emitirse en el plazo de un mes desde la recepción de la documentación correspondiente pudiéndose proseguir las actuaciones sin ser tenido en cuenta para la aprobación del plan si no fuera remitido en dicho plazo.

En el caso de los puertos de titularidad estatal, las autoridades portuarias solicitarán informe preceptivo a Puertos del Estado previo a la aprobación del Plan de recepción y manipulación de desechos de buques.

4. La entidad u órgano que ejerza las competencias de control de la entidad gestora del puerto supervisará la aplicación de los planes de recepción y manipulación de desechos de buques y su actualización conforme a lo previsto en los apartados 1 y 2.

Artículo 12. *Guías de Usuario.*

1. La entidad gestora del puerto elaborará una Guía de Usuario de los elementos esenciales de los planes de recepción y manipulación de desechos de buques, que contendrá, de una manera sencilla y abreviada, la siguiente información:

a) Situación de las instalaciones portuarias receptoras correspondientes a cada muelle, y, cuando proceda, el horario de apertura.

b) Lista de los desechos de buques, gestionados normalmente por el puerto.

c) Lista de los puntos de contacto, los gestores de las instalaciones portuarias receptoras y los servicios ofrecidos.

d) Descripción de los procedimientos de entrega de desechos de buques.

e) Descripción de los sistemas de recuperación de los costes, incluyendo los sistemas de gestión de residuos y de financiación, mencionados en el anexo IV.

2. Las Guías de Usuario estarán actualizadas y disponibles, al menos, en castellano y en inglés.

3. Dicha información estará disponible por medios electrónicos en el sistema de intercambio de información marítima SafeSeaNet y se hará pública a través del portal de internet de la entidad gestora del puerto y de las instalaciones portuarias receptoras de desechos de buques.

[. . .]

§ 74

Ley 41/2010, de 29 de diciembre, de protección del medio marino. [Inclusión parcial]

Jefatura del Estado
«BOE» núm. 317, de 30 de diciembre de 2010
Última modificación: 3 de septiembre de 2018
Referencia: BOE-A-2010-20050

[. . .]

TÍTULO IV

De los vertidos en el mar

Artículo 31. *Vertidos desde tierra al mar.*

Los vertidos desde tierra al mar se regularán por su normativa específica y por las prescripciones de los convenios marinos regionales que resulten de aplicación en función de su ubicación geográfica, sin perjuicio de las facultades de las Comunidades Autónomas de establecer normas adicionales de protección del medio ambiente en su territorio.

Artículo 32. *Vertido de desechos u otras materias desde buques y aeronaves, plataformas u otras construcciones en el mar.*

1. Por «vertido» se entiende:

a) toda evacuación deliberada en el mar de desechos u otras materias desde buques, aeronaves, plataformas u otras construcciones en el mar;
b) todo hundimiento deliberado en el mar de buques, aeronaves, plataformas u otras construcciones en el mar;
c) todo almacenamiento de desechos u otras materias en el lecho del mar o en el subsuelo de éste desde buques, aeronaves, plataformas u otras construcciones en el mar; y
d) todo abandono o derribo in situ de plataformas u otras construcciones en el mar, con el único objeto de deshacerse deliberadamente de ellas.

2. El «vertido» no incluye:

a) la evacuación en el mar de desechos u otras materias resultante, directa o indirectamente, de las operaciones normales de buques, aeronaves, plataformas u otras construcciones en el mar y de su equipo, salvo los desechos u otras materias que se transporten en buques, aeronaves, plataformas u otras construcciones en el mar destinados a la evacuación de tales materias, o se transborden a ellos, o que resulten del tratamiento de tales desechos u otras materias en esos buques, aeronaves, plataformas o construcciones;
b) el depósito de materias u otras sustancias para un fin distinto a su mera evacuación, siempre que dicha colocación no sea contraria a los objetivos de la presente ley.

3. Queda prohibido con carácter general el vertido en el medio marino de desechos u otras materias, excepto los siguientes:

a) materiales de dragado;
b) desechos de pescado o materiales resultantes de las operaciones de elaboración del pescado;
c) materiales geológicos inorgánicos inertes, es decir, material geológico sólido, no elaborado químicamente, cuyos componentes químicos no es probable que se liberen en el medio marino;
d) flujos de dióxido de carbono resultantes de los procesos de captura de dióxido de carbono para su secuestro.

4. No obstante lo anterior, no se autorizarán vertidos en el mar de materiales enumerados en el apartado anterior que contengan niveles de radiactividad mayores que las concentraciones de minimis (exentas) definidas por el Organismo Internacional de la Energía Atómica de la Organización de Naciones Unidas.
5. El vertido de los flujos de dióxido de carbono resultantes de los procesos de captura de dióxido de carbono para su secuestro sólo podrá autorizarse si se cumplen todas y cada una de las siguientes condiciones:

a) la evacuación se hace en una formación geológica del subsuelo marino;
b) los flujos están constituidos casi en exclusividad por dióxido de carbono, si bien podrán contener algunas otras sustancias asociadas procedentes del material de origen y/o de los procesos de captura y secuestro utilizados; y
c) no se añaden desechos u otras materias con el propósito de eliminar dichos desechos o materias;
d) tales actividades se encuentren expresamente permitidas por los convenios marinos regionales que resulten de aplicación en función de la zona geográfica donde se proyecte su realización.

6. Cualquier actividad de vertido de los materiales enumerados en el apartado 3 de este artículo, deberá ser autorizada previamente por la autoridad competente, en función de la ubicación geográfica del lugar donde se solicita realizar el vertido. Dicha autorización será otorgada por la Autoridad Portuaria si se realiza en dominio público portuario, o la autoridad marítima si se realiza fuera del mismo.
7. Las autorizaciones de vertido requerirán informe previo favorable del Ministerio Medio Ambiente y Medio Rural y Marino, a los efectos de determinar su compatibilidad con la estrategia marina correspondiente, sin perjuicio de otros informes previstos en la legislación vigente.
8. Tal autorización únicamente podrá ser expedida cuando en la solicitud se justifique que los materiales se han evaluado siguiendo los procedimientos que resulten de aplicación de acuerdo a la normativa aplicable en función de la naturaleza de los desechos o, en su defecto, los criterios, directrices y procedimientos pertinentes adoptados por los convenios marinos regionales e internacionales que resulten de aplicación en función de la ubicación geográfica del lugar donde se solicita realizar el vertido.
9. Al presentar las solicitudes para el vertido de desechos u otras materias se demostrará que se ha prestado la debida atención a la siguiente jerarquía de opciones de gestión de desechos, la cual supone un impacto ambiental creciente:

a) reducción;
b) reutilización;
c) reciclaje ex situ;
d) destrucción de los componentes peligrosos;
e) tratamiento para reducir o retirar los componentes peligrosos; y
f) evacuación en tierra, en la atmósfera y en el mar.

Artículo 33. *Incineración en el mar.*

Queda prohibida, con carácter general, la incineración en el medio marino de cualesquiera desechos u otras materias. Por incineración en el mar se entiende la quema de desechos u otras materias a bordo de un buque, una plataforma u otra construcción en el

mar para su eliminación deliberada por destrucción térmica, salvo la de aquellos desechos u otras materias resultantes, directa o indirectamente, de las operaciones normales de los mismos.

Artículo 34. *Excepciones.*

Las disposiciones de los dos artículos anteriores no se aplicarán cuando sea necesario salvaguardar la seguridad de la vida humana o de buques, aeronaves, plataformas u otras construcciones en el mar, en casos de fuerza mayor debidos a las inclemencias del tiempo o en cualquier otro caso que constituya un peligro para la vida humana o una amenaza real para buques, aeronaves, plataformas u otras construcciones en el mar, si el vertido o la incineración en el mar parecen ser el único medio para evitar la amenaza y si existe toda probabilidad de que los daños resultantes de dicho vertido o de dicha incineración en el mar sean menores que los que ocurrirían de otro modo. Dicho vertido o dicha incineración en el mar se llevará a cabo de forma que se reduzca al mínimo la probabilidad de causar daños a los seres humanos o comprometer la consecución del buen estado ambiental y se pondrá inmediatamente en conocimiento de la Administración ambiental y de la Autoridad marítima o portuaria competentes. En caso de que dichos órganos pertenezcan a la misma administración, se entenderá cumplido el trámite con la comunicación sólo a uno de ellos, que lo trasladará de oficio al otro.

Artículo 35. *Colocación de materias sobre el fondo marino.*

1. Queda prohibido, con carácter general, el depósito de materias u otros objetos sobre el fondo marino cuando dicha actividad tenga por objeto su mera evacuación y/o abandono.

2. Se prohíbe, con carácter general, la colocación de embarcaciones de cualquier clase, excepto aquellas que se destinen a la instalación de arrecifes artificiales y sean autorizados para ello conforme a la normativa aplicable y de plataformas para la extracción de gas o petróleo en desuso, o restos de las mismas, sobre el fondo marino.

3. Para la colocación o depósito de materias u otras sustancias sobre el fondo marino o su subsuelo se requerirá el correspondiente proyecto, que será autorizado por la Administración competente previo informe favorable del Ministerio de Medio Ambiente, y Medio Rural y Marino a los efectos de determinar su compatibilidad con la estrategia marina correspondiente, sin perjuicio de otros informes previstos en la legislación vigente. La autorización únicamente podrá ser concedida cuando en la solicitud se justifique que los materiales se han evaluado siguiendo los procedimientos que resulten de aplicación de acuerdo con la normativa específica en función de la naturaleza de los mismos o, en su defecto, los criterios, directrices y procedimientos pertinentes adoptados por los convenios marinos que resulten de aplicación. El proyecto deberá incluir una evaluación del fondo marino donde se pretenda realizar la colocación o depósito, así como de los efectos que la actuación pueda causar en el medio marino y en las actividades humanas en el mar.

4. Para la colocación de materias con la finalidad de instalar arrecifes artificiales, el proyecto deberá tener en cuenta los criterios que reglamentariamente se establezcan.

5. Cuando de los programas de vigilancia que se realicen o del seguimiento del medio marino se deduzca que las materias o sustancias depositadas sobre el fondo marino provocan impactos no previstos o no cumplen con sus objetivos, el órgano competente para autorizar su colocación determinará las medidas correctoras correspondientes que resultarán de aplicación o, en su caso, podrá ordenar su retirada.

[. . .]

§ 75

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. [Inclusión parcial]

Ministerio de Fomento
«BOE» núm. 253, de 20 de octubre de 2011
Última modificación: 29 de enero de 2025
Referencia: BOE-A-2011-16467

[. . .]

TEXTO REFUNDIDO DE LA LEY DE PUERTOS DEL ESTADO Y DE LA MARINA MERCANTE

[. . .]

LIBRO TERCERO

Régimen de policía

[. . .]

TÍTULO IV

Régimen sancionador

CAPÍTULO I

Infracciones

Artículo 305. *Concepto y clasificación.*

1. Constituyen infracciones administrativas en el ámbito de la Marina Mercante y en el portuario estatal, las acciones y omisiones tipificadas y sancionadas en esta ley.

2. Las infracciones se clasifican en leves, graves y muy graves, con sujeción a los criterios que se indican en los artículos siguientes.

Artículo 306. *Infracciones leves.*

Son infracciones leves las acciones u omisiones que, no teniendo la consideración de infracción grave o muy grave, por su trascendencia o por la importancia de los daños ocasionados, estén tipificadas en alguno de los siguientes supuestos:

1. En lo que se refiere al uso del puerto y sus instalaciones:

a) El incumplimiento de las disposiciones establecidas en el Reglamento de Explotación y Policía del puerto.

b) El incumplimiento de las ordenanzas establecidas o instrucciones dadas por la Autoridad Portuaria en relación con las operaciones marítimas en el ámbito del puerto.

c) La realización de estas operaciones marítimas en el ámbito portuario con peligro para las obras, instalaciones, equipo portuario u otros buques, o sin tomar las precauciones necesarias.

d) El incumplimiento de las ordenanzas establecidas o instrucciones dadas por la Autoridad Portuaria en lo que se refiere a operaciones de estiba y desestiba, carga y descarga, almacenamiento, entrega y recepción y cualesquiera otras relacionadas con la mercancía.

e) La utilización no autorizada, inadecuada o sin las condiciones de seguridad suficientes, de los equipos portuarios, ya sean de la Autoridad Portuaria o de particulares.

f) El incumplimiento de las ordenanzas o instrucciones dadas por la Autoridad Portuaria en el ámbito de sus competencias sobre la ordenación de los tráficos y modos de transporte terrestre o marítimo.

g) La información incorrecta facilitada a la Autoridad Portuaria sobre los tráficos de buques, mercancías, pasajeros y vehículos de transporte terrestre, especialmente sobre los datos que sirvan de base para la aplicación de las tarifas portuarias.

h) Causar por negligencia o dolo directamente daños a las obras, instalaciones, equipos, mercancías, contenedores y medios de transporte marítimos o terrestres, situados en la zona portuaria.

i) El incumplimiento de la normativa o de las instrucciones que en materia de seguridad marítima o de contaminación se dicten por los órganos competentes.

j) Cualquier otra actuación u omisión que cause daños o menoscabo a los bienes del dominio público portuario, o a su uso o explotación.

2. En lo que se refiere a las actividades sujetas a previa autorización, concesión o prestadas mediante licencia:

a) El incumplimiento de las condiciones de los correspondientes títulos administrativos, de las licencias que habiliten para la prestación de servicios portuarios o de los Pliegos de Prescripciones Particulares que los regulen, sin perjuicio de su caducidad o rescisión.

b) La publicidad exterior no autorizada en el espacio portuario.

c) El suministro incorrecto o deficiente de información a la Autoridad Portuaria, por propia iniciativa o a requerimiento de ésta.

d) El incumplimiento parcial o total de otras obligaciones establecidas en la presente ley y en las disposiciones que la desarrollen y apliquen, y la omisión de actos que fueren obligatorios conforme a ellas.

e) El incumplimiento de los Reglamentos de Explotación y Policía del puerto, del Reglamento General de Practicaje Portuario y demás normas reglamentarias que regulen actividades portuarias.

3. Infracciones contra la seguridad marítima:

a) Las acciones de las personas embarcadas que, en estado de ebriedad o bajo la influencia de sustancias psicotrópicas, drogas tóxicas o estupefacientes, pongan en peligro la seguridad del buque.

b) Los actos contrarios a las normas reglamentarias u órdenes dictadas por el capitán u oficialidad del buque que puedan perturbar la seguridad de la navegación.

4. Infracciones contra la ordenación del tráfico marítimo:

a) La falta de presentación por parte del capitán, o de la persona que deba hacerlo, de la documentación exigida.

b) El incumplimiento de las normas reglamentarias en materia de Marina Mercante sobre carga o descarga de mercancía a bordo o embarque o desembarque de pasajeros.

c) La utilización, dentro del puerto, de señales acústicas no autorizadas por el correspondiente reglamento.

d) El incumplimiento del deber de facilitar la información que deba ser suministrada a la Autoridad Marítima, por propia iniciativa o a requerimiento de ésta, o el hacerlo de manera incorrecta o deficiente.

5. Infracciones relativas a la contaminación del medio marino:

a) El incumplimiento de las normas o la inobservancia de las prohibiciones contenidas en los Reglamentos de Explotación y Policía de los puertos o de otras normas sobre mantenimiento de la limpieza de las aguas o aprovechamientos comunes del medio marítimo.
b) La realización de reparaciones, carenas y recogidas susceptibles de causar contaminación en contravención de la normativa aplicable.
c) El incumplimiento de la normativa y de las instrucciones dictadas por la Autoridad competente en relación con las obligaciones de entrega de residuos generados por los buques y residuos de carga.

Artículo 307. *Infracciones graves.*

Son infracciones graves las acciones u omisiones tipificadas en el artículo anterior, cuando supongan lesión a alguna persona que motive baja por incapacidad laboral no superior a siete días, o daños o perjuicios superiores a 1.200 euros e inferiores a 6.000 euros, las que pongan en peligro la seguridad del buque o de la navegación, la reincidencia en cualquiera de las faltas tipificadas como leves antes del plazo establecido para su prescripción y, en todo caso, las siguientes:

1. Infracciones relativas al uso del puerto y al ejercicio de actividades que se prestan en él:

a) Las que supongan o impliquen riesgo grave para las personas.
b) El vertido no autorizado desde buques o artefactos flotantes de productos sólidos, líquidos o gaseosos en la Zona II, exterior de las aguas portuarias.
c) El incumplimiento de la normativa establecida para las operaciones de estiba o desestiba.
d) El incumplimiento de las normas, ordenanzas e instrucciones sobre la manipulación y almacenamiento en tierra de mercancías peligrosas o la ocultación de éstas o de su condición.
e) El ofrecimiento o entrega de dinero u otro tipo de regalos o dádivas al personal de la Autoridad Portuaria o Marítima, con objeto de captar su voluntad, así como la solicitud, exigencia o aceptación por el personal de estas entidades de dádivas, obsequios, regalos o dinero.
f) La obstrucción al ejercicio de las funciones de policía que correspondan a la Autoridad Portuaria o Marítima.
g) El falseamiento de la información suministrada a la Autoridad Portuaria por propia iniciativa o a requerimiento de ésta.
h) La omisión por el capitán de solicitar los servicios de practicaje o remolcadores que resulten obligatorios según las disposiciones vigentes.

2. Infracciones contra la seguridad y protección marítimas:

a) Las riñas y pendencias entre las personas embarcadas cuando afecten a la seguridad del buque o de la navegación.
b) Los actos contrarios a las normas reglamentarias u órdenes dictadas por el capitán u oficiales, susceptibles de perjudicar gravemente la seguridad del buque o de la navegación.
c) Portar armas, aparatos o sustancias peligrosas sin la previa autorización del capitán del buque.
d) Las acciones u omisiones de cualquier miembro de la tripulación del buque mientras se halle en estado de ebriedad o bajo la influencia de sustancias psicotrópicas, drogas tóxicas o estupefacientes a consecuencia de los cuales se pueda alterar su capacidad para desempeñar sus funciones.
e) La negativa del capitán a mantener a bordo un polizón hasta su entrega a las autoridades competentes o a las que éstas dispongan.

f) La omisión injustificada por el capitán, o por quien desempeñe el mando en sustitución de aquél, en caso de abordaje, de dar información referente al nombre y puerto de matrícula del buque que se halla bajo su mando, lugar de procedencia y de destino.

g) El embarque clandestino a bordo de un buque español.

h) Traspasar los capitanes, patrones u otro personal marítimo los límites de atribuciones que correspondan a la titulación profesional o de recreo que posean, o contratar o permitir ejercer las funciones de capitán, patrón u oficial encargado de la guardia durante la navegación, a quienes no se encuentren en posesión de titulación suficiente que legalmente les habilite para ello, así como ejercer sin la referida titulación tales funciones.

i) La falta de comunicación por los interesados a la Capitanía Marítima más próxima, salvo causa justificada, del cese de la situación de peligro de un buque o plataforma fija que hubiera ocasionado su petición de socorro.

j) La falta de conocimiento o cumplimiento por parte de los miembros de la dotación de todo buque civil español de sus obligaciones y funciones atribuidas en el correspondiente cuadro orgánico para situaciones de siniestro, aprobado por la Administración de acuerdo con los reglamentos aplicables.

k) El incumplimiento por los navieros, capitanes y patrones de las normas sobre reconocimientos y certificados del buque y de sus elementos, así como la negativa u obstrucción a ser inspeccionados y a colaborar con la inspección cuando sean requeridos.

l) La navegación, salvo causa de fuerza mayor, realizada por cualquier clase de buque, embarcación o artefacto destinado a usos de transporte, pesca o de recreo fuera de los canales balizados de acceso a la costa, en las zonas marcadas como reservadas al baño y debidamente balizadas, así como la navegación en la franja de mar contigua a la costa de una anchura de doscientos metros en las playas y cincuenta metros en el resto de la costa, excediendo el límite de velocidad que marquen las disposiciones vigentes.

m) El incumplimiento de las normas sobre protección marítima por los navieros, capitanes, oficiales o algún otro miembro de la dotación.

n) El incumplimiento del deber de comunicación de los accidentes e incidentes marítimos; la obstaculización de las investigaciones de la Comisión Permanente de Investigación de Accidentes e Incidentes Marítimos; la simulación, ocultación, alteración o destrucción de datos, registros, grabaciones, materiales, informaciones y documentos útiles para las investigaciones de la Comisión Permanente de Investigación de Accidentes e Incidentes Marítimos.

ñ) Las acciones u omisiones no comprendidas en los apartados anteriores que pongan en peligro la seguridad del buque o de la navegación.

3. Infracciones contra la ordenación del tráfico marítimo:

a) El incumplimiento de las normas vigentes sobre el uso en los buques del pabellón nacional o contraseñas.

b) Navegar los buques sin llevar el nombre, número OMI y folio de inscripción reglamentaria cuando proceda.

c) La carencia, deterioro o inexactitud grave de la documentación reglamentaria del buque.

d) La realización sin la debida autorización de actividades comerciales portuarias, de comercio exterior o interautonómico en puertos, lugares de la costa o situaciones de fondeo en aguas interiores o mar territorial.

e) Incumplir las instrucciones de las Capitanías Marítimas en el ámbito de sus competencias, sobre maniobras y navegación de los buques en los puertos, radas u otras aguas marítimas no portuarias.

f) Incumplir las normas reglamentarias o las instrucciones de las Capitanías Marítimas sobre régimen y tráfico de embarcaciones, incluso de recreo o dedicadas a cualquier uso, y sobre el empleo de todo artefacto cuya utilización pueda significar riesgo para la navegación o para las personas.

g) Incumplir las normas sobre despacho de buques y embarcaciones o sobre enrolamiento de tripulaciones y régimen del rol ante las Capitanías Marítimas y oficinas consulares.

h) El ejercicio de las industrias marítimas a flote incumpliendo las normas sobre inscripción marítima, así como la falta de libreta o de cualquier otro documento o requisito reglamentario exigido para el ejercicio de la profesión.

i) La infracción de las normas sobre inscripción de los buques, embarcaciones o plataformas fijas en las correspondientes listas del Registro de Buques y Empresas Navieras y la utilización de unos u otras en tráficos o actividades no permitidas por las inscripciones.

j) La infracción de las normas sobre utilización de estaciones y servicios radioeléctricos por los buques.

k) El incumplimiento de la obligación de inscripción de las empresas en el Registro de Buques y Empresas Navieras, o de dar cuenta al mismo de los actos, contratos o acuerdos que deban ser inscritos o anotados.

l) La construcción de un buque o la realización de obras de transformación o cambio de motor sin la autorización administrativa estatal que corresponda o con infracción de las normas que la regulan, así como la botadura sin el permiso correspondiente.

m) La infracción de las normas reglamentarias sobre desguace de los buques y sobre destrucción o abandono de las plataformas fijas en aguas situadas en zonas en las que España ejerce soberanía, derechos soberanos o jurisdicción.

n) El incumplimiento de las condiciones establecidas en las concesiones o autorizaciones de prestación de servicios marítimos.

ñ) El incumplimiento del deber de facilitar la información que reglamentariamente se deba suministrar a las autoridades marítimas o hacerlo de modo incorrecto.

o) Navegar sin sistemas de señalización reglamentariamente establecidos que permitan la localización y visualización permanente del buque o embarcación o artefacto destinado a usos de transporte, pesca o de recreo.

p) Navegar sin haber obtenido la patente de navegación, pasavante o documento acreditativo de la nacionalidad del buque o embarcación.

q) Navegar sin que el buque o embarcación o artefacto destinado a usos de transporte, pesca o de recreo se halle debidamente matriculado, o con los certificados reglamentarios caducados.

4. Infracciones relativas a la prevención de la contaminación del medio marino producida desde buques o plataformas fijas u otras instalaciones que se encuentren en zonas en las que España ejerce soberanía, derechos soberanos o jurisdicción:

a) La evacuación negligente en aguas situadas en zonas en las que España ejerce soberanía, derechos soberanos o jurisdicción, de desechos u otras sustancias desde buques, plataformas fijas u otras construcciones en la mar cuando se produzca en contravención de la legislación vigente sobre la materia.

b) El incumplimiento de las normas especiales sobre navegación, manipulación de la carga y seguro obligatorio de buques que transporten hidrocarburos u otras sustancias contaminantes.

c) El incumplimiento de las disposiciones vigentes sobre elementos, instalaciones y documentos a bordo para la prevención y el control de las operaciones de evacuación de desechos u otras sustancias.

d) La falta de comunicación inmediata a la Capitanía Marítima más próxima o a la Dirección General de la Marina Mercante, en los casos y en los términos previstos en la legislación aplicable, de los vertidos y evacuaciones contaminantes que se produzcan desde los buques o desde las plataformas fijas u otras instalaciones que se encuentren en aguas situadas en zonas en las que España ejerce soberanía, derechos soberanos o jurisdicción.

e) La introducción negligente, de modo directo o indirecto en el medio marino de sustancias, materiales o formas de energía que puedan constituir un peligro para la salud humana, perjudicar los recursos turísticos, paisajísticos o biológicos y la vida marina, reducir las posibilidades de esparcimiento u obstaculizar otros usos legales de los mares, en la medida que dicha introducción fuera contraria a la legislación vigente o no contase con la debida autorización.

f) Las acciones u omisiones no comprendidas en los apartados anteriores que constituyan un riesgo potencial de producir la contaminación del medio marino.

5. Infracciones en la prestación de servicios portuarios:

a) Incumplimiento de las obligaciones de mantener los niveles de rendimiento y de calidad para la prestación de los servicios portuarios.

b) Utilización de medios distintos de los consignados en la licencia sin autorización, cuando se causen daños a la prestación del servicio.

c) Negativa u obstrucción a ser inspeccionado y a colaborar con la inspección cuando sea requerida.

d) Incumplimiento de los requerimientos de información formulados por la Autoridad Portuaria.

e) Transmisión total o parcial de las licencias sin autorización.

Artículo 308. *Infracciones muy graves.*

Son infracciones muy graves las acciones u omisiones tipificadas en los dos artículos anteriores cuando ocasionen lesión a alguna persona que motive baja por incapacidad laboral superior a siete días, o daños o perjuicios superiores a 6.000 euros, las que pongan en grave peligro la seguridad del buque o de la navegación, la reincidencia en cualquiera de las infracciones tipificadas como graves antes del plazo establecido para su prescripción, y en todo caso las siguientes:

1. Infracciones relativas al uso del puerto y al ejercicio de actividades que se prestan en él:

a) Las que impliquen un riesgo muy grave para la salud o seguridad de vidas humanas.

b) El vertido no autorizado desde buques o artefactos flotantes de productos sólidos, líquidos o gaseosos en la Zona I, interior de las aguas portuarias.

c) La realización, sin el debido título administrativo conforme a esta ley, de cualquier tipo de obras o instalaciones en el ámbito portuario, así como el aumento de la superficie ocupada o del volumen o de la altura construidos sobre los autorizados, siempre que se hubiera desatendido el requerimiento expreso de la Autoridad Portuaria para la cesación de la conducta abusiva o que, habiéndose notificado la incoación de expediente sancionador, se hubiere persistido en tal conducta.

2. Infracciones contra la seguridad marítima:

a) Ordenar o emprender la navegación sin que el buque reúna las debidas condiciones de navegabilidad haciendo peligrar su seguridad.

b) Las alteraciones sustanciales realizadas en la construcción de los elementos de salvamento respecto de las características de los prototipos oficialmente homologados.

c) El incumplimiento de las normas o instrucciones de las Autoridades Marítimas sobre depósito, manipulación, carga, estiba, desestiba, transporte o mantenimiento de materias explosivas o peligrosas a bordo de los buques.

d) Emplear, sin necesidad, señales de socorro y utilizar arbitrariamente signos distintivos que confieran al buque el carácter de buque hospital o cualquier otro característico en contra de lo previsto en el Derecho Internacional.

e) La falta de conocimiento o cumplimiento por parte de los miembros de la dotación de los buques españoles de pasaje de sus obligaciones y funciones atribuidas en el correspondiente cuadro orgánico para situaciones de siniestro, aprobado por la Administración de acuerdo con las normas aplicables.

f) El incumplimiento de las normas o resoluciones de la Administración en materia de dotaciones mínimas de seguridad a las que se refiere el artículo 253 de la presente ley.

g) El incumplimiento de las disposiciones reglamentarias sobre la seguridad marítima que ocasione accidentes con daños para las personas.

h) El incumplimiento de las normas o resoluciones de las Autoridades Marítimas en relación con la instalación y el desarrollo de actividades desde plataformas fijas que se encuentren en aguas situadas en zonas en las que España ejerce soberanía, derechos soberanos o jurisdicción, cuando se ponga en peligro la seguridad marítima.

i) Las acciones u omisiones del capitán, patrón del buque o práctico de servicio mientras se hallen en estado de ebriedad o bajo la influencia de sustancias psicotrópicas, drogas tóxicas o estupefacientes a consecuencia de lo cual se pueda alterar su capacidad para desempeñar sus funciones.

j) Las acciones u omisiones del capitán o de los miembros de la dotación del buque que supongan la no prestación o denegación de auxilio a las personas o buques, cuando el mismo sea solicitado o se presuma su necesidad.

k) Las acciones u omisiones no comprendidas en los apartados anteriores que pongan en grave peligro la seguridad del buque o de la navegación.

3. Infracciones contra la ordenación del tráfico marítimo:

a) El incumplimiento de las normas que reservan para buques de bandera española determinados tráficos o actividades conforme a lo previsto en la presente ley.

b) El incumplimiento de las normas sobre Registro de Buques y Empresas Navieras, exportación, importación o abanderamiento provisional de buque español en favor de extranjeros o de buques extranjeros en España.

c) El incumplimiento de las órdenes, prohibiciones o condiciones a que se refieren los artículos 297, 298, 300 y 301 de la presente ley.

d) Prestar servicios de navegación marítima careciendo de la correspondiente concesión o autorización administrativa cuando sea exigible conforme a lo previsto en la presente ley.

e) El falseamiento de la información que reglamentariamente se deba suministrar a las Autoridades Marítimas.

f) El incumplimiento de las obligaciones de servicio público impuestas a las empresas navieras titulares de líneas regulares o servicios no regulares de navegación interior, de cabotaje, exterior o extranacional.

g) La falta de cumplimiento de las obligaciones derivadas de las disposiciones que se dicten en aplicación de lo previsto en la presente ley, sobre coordinación de los Puertos del Estado y de la Marina Mercante con las necesidades de la defensa nacional y la seguridad pública.

4. Infracciones relativas a la prevención de la contaminación del medio marino producida desde buques o plataformas fijas u otras instalaciones que se encuentren en zonas en las que España ejerce soberanía, derechos soberanos o jurisdicción:

a) La evacuación deliberada desde buques o plataformas fijas u otras construcciones que se encuentren en aguas situadas en zonas en las que España ejerce soberanía, derechos soberanos o jurisdicción, de residuos, desechos u otras materias cargadas a bordo o depositadas con tal propósito, salvo cuando se cuente con la debida autorización de vertido o ésta no sea exigible según lo previsto en la legislación específica vigente.

b) Llevar a cabo con deliberación la contaminación del medio marino por el hundimiento de buques o la destrucción de plataformas fijas u otras construcciones que se encuentren en aguas situadas en zonas en las que España ejerce soberanía, derechos soberanos o jurisdicción, con las mismas excepciones señaladas en el párrafo anterior.

c) La evacuación deliberada de desechos u otras materias resultante directa o indirectamente de las operaciones normales de los buques, plataformas fijas u otras construcciones que se encuentren en aguas situadas en zonas en las que España ejerce soberanía, derechos soberanos o jurisdicción, cuando tales evacuaciones se produzcan en contravención de la legislación vigente sobre la materia.

d) La introducción deliberada, de modo directo o indirecto en el medio marino de sustancias, materiales o formas de energía que puedan constituir un peligro para la salud humana, perjudicar los recursos turísticos, paisajísticos o biológicos y la vida marina, reducir las posibilidades de esparcimiento u obstaculizar otros usos legales de los mares, en la medida en que dicha introducción fuera contraria a la legislación vigente o no contase con la debida autorización.

5. Infracciones en la prestación de servicios portuarios:

a) Prestación de servicios portuarios sin el debido título habilitante.

b) Incumplimiento grave o reiterado de las obligaciones de servicio público.

c) Incumplimiento de las instrucciones dictadas por los organismos portuarios, en el ámbito de sus competencias, sobre salvaguarda de la libre competencia.

d) Incumplimiento grave o reiterado por los titulares de las licencias de las condiciones esenciales que se les imponga.

Artículo 309. *Prescripción.*

1. El plazo de prescripción de las infracciones será de cinco años para las muy graves, tres años para las graves y un año para las leves.

El plazo comenzará a contarse desde la total consumación de la conducta constitutiva de la infracción.

2. En el supuesto de infracciones continuadas, el plazo de prescripción comenzará a contar desde el momento de la finalización de la actividad o del último acto con el que la infracción se consuma.

En el caso de que los hechos o actividades constitutivos de infracción fueran desconocidos por carecer de signos externos, dicho plazo se computará desde que éstos se manifiesten.

3. No obstante, cualquiera que sea el tiempo transcurrido desde la comisión de la infracción, se exigirá la restitución de las cosas y su reposición a su estado anterior.

4. Se considerará que una construcción o instalación está totalmente terminada cuando esté dispuesta para servir al fin previsto sin necesidad de ninguna actuación posterior. A tal efecto, la fecha de terminación será constatada por la Autoridad Portuaria y, subsidiariamente por este orden, la de licencia, permiso o autorizaciones de funcionamiento o servicio, o el certificado final de obra suscrito por técnico competente.

Artículo 310. *Responsables.*

Serán responsables de la infracción las personas físicas o jurídicas siguientes:

1. Supuestos de infracciones en materia de usos y actividades portuarias:

a) En el caso de incumplimiento de las condiciones de una licencia o título administrativo, su titular.

b) En otros casos de infracciones relacionadas con el buque, el naviero o, en su defecto, el capitán del buque, sin perjuicio de las responsabilidades que le puedan corresponder al titular de la licencia de prestación del servicio de practicaje y al práctico en el ejercicio de su función, de acuerdo con su regulación específica.

Cuando las infracciones estén relacionadas con la estancia del buque en puerto, el consignatario será responsable solidario con el naviero.

c) En el caso de infracciones atribuidas a la manipulación de mercancías, con carácter solidario el personal que manipule las mismas y la empresa estibadora responsable de la ejecución de dichas operaciones, y subsidiariamente el consignatario de las mercancías.

d) En el caso previsto en el artículo 306.1.g), las entidades obligadas a facilitar dicha información.

e) En el caso de las acciones u omisiones a que se refiere el artículo 306.1.h) y j), el autor o responsable de la acción u omisión y solidariamente, en su caso, la Empresa responsable de la prestación del servicio con la que el autor tenga relación laboral en el momento de producir dichos daños o perjuicios.

f) En el caso previsto en el artículo 307.1.d), las entidades responsables del transporte de las mercancías peligrosas, y subsidiariamente las obligadas a facilitar la información de acuerdo con las reglamentaciones sobre la materia.

g) En el caso previsto en el artículo 307.1.e), las personas que ofrezcan o entreguen el dinero o los regalos y los trabajadores que los soliciten o reciban.

h) En el caso de la realización de obras sin título administrativo suficiente, el promotor de la actividad, el empresario que la ejecuta y el técnico director de la misma.

i) En el caso de infracciones en la prestación de servicios portuarios, el titular de la licencia de prestación del servicio portuario o quien preste el servicio sin título habilitante.

2. Supuestos de infracciones en materia de Marina Civil:

a) En las infracciones cometidas con ocasión de la navegación marítima de buques civiles no mercantes, o con motivo de la instalación de plataformas fijas u otras construcciones situadas fuera de la zona de servicio de los puertos, la persona física o jurídica titular de la actividad empresarial que realice el buque, la plataforma o construcción o, en el caso de buques utilizados exclusivamente en la navegación de recreo, la persona física o jurídica propietaria de la embarcación, o la que sea directamente responsable de la

infracción. En estos supuestos serán responsables subsidiarios los capitanes o patrones de los buques.

b) En las infracciones cometidas con ocasión de la navegación marítima de buques mercantes, la empresa naviera titular de la actividad o, en su defecto, el capitán del buque.

c) En las infracciones cometidas por usuarios y, en general, por terceros que, sin estar comprendidos en los anteriores apartados, realicen actividades que se vean afectadas por la legislación reguladora de la Marina Mercante, la persona física o jurídica a la que vaya dirigido el precepto infringido o a la que las normas correspondientes atribuyan específicamente la responsabilidad.

d) De las infracciones por contaminación del medio marino producidas desde buques, serán solidariamente responsables el naviero, el propietario, el asegurador de la responsabilidad civil y el capitán del buque. Si la infracción se cometiera desde plataformas fijas u otras instalaciones que se encuentren en aguas situadas en zonas en las que España ejerce soberanía, derechos soberanos o jurisdicción, serán solidariamente responsables el propietario de las mismas, el titular de la actividad empresarial, en su caso, y el asegurador de la actividad.

Asimismo, los sujetos responsables citados quedarán solidariamente obligados a reparar el daño causado, pudiendo la Administración competente ejecutar o encomendar a su costa las operaciones que, con carácter de urgencia, pudieran resultar necesarias para la preservación del medio ambiente.

3. Las disposiciones sobre infracciones y sanciones en materia de Marina Civil no resultarán de aplicación a las personas no nacionales, embarcadas a bordo de buques extranjeros, aunque se hallen en zonas sometidas a la jurisdicción española, siempre que el hecho afecte exclusivamente al orden interior del buque y hubieren participado en él únicamente súbditos extranjeros.

En estos casos, las autoridades españolas se limitarán a prestar a los capitanes y cónsules del país de la bandera los auxilios que soliciten y fueren procedentes de acuerdo con el Derecho Internacional.

4. Las sanciones que se impongan a los distintos sujetos como consecuencia de una misma infracción tendrán entre sí carácter independiente, salvo que se establezca un régimen diferente en esta ley.

CAPÍTULO II

Sanciones y otras medidas

[. . .]

Sección 4.ª Procedimiento, medios de ejecución y medidas cautelares

[. . .]

Artículo 319. *Obligaciones de consignación de los hechos producidos.*

Los capitanes de los buques vendrán obligados a consignar en el diario de navegación o en el rol de despacho y dotación, los hechos cometidos por personas que se encuentren a bordo durante la navegación y que, a su juicio, pudieran constituir infracción de las contempladas en esta ley. El asiento será suscrito por el capitán y por el interesado o, caso de negarse éste, por dos testigos.

[. . .]

§ 76

Real Decreto 186/2023, de 21 de marzo, por el que se aprueba el Reglamento de Ordenación de la Navegación Marítima. [Inclusión parcial]

Ministerio de Transportes, Movilidad y Agenda Urbana
«BOE» núm. 69, de 22 de marzo de 2023
Última modificación: 9 de noviembre de 2026
Referencia: BOE-A-2023-7410

[. . .]

REGLAMENTO DE ORDENACIÓN DE LA NAVEGACIÓN MARÍTIMA

[. . .]

CAPÍTULO VII

Medidas aplicables a los buques en tránsito que realicen descargas contaminantes en los espacios marítimos españoles

Artículo 40. *Prevención de descargas contaminantes en los espacios marítimos españoles.*

1. La Administración marítima española adoptará las medidas previstas en este capítulo para evitar y, en su caso, sancionar la descarga de sustancias contaminantes por parte de buques que se hallen en tránsito en los espacios marítimos españoles, incluidos los estrechos utilizados para navegación internacional sujetos al régimen de paso en tránsito sobre los que España ejerza jurisdicción, así como en alta mar.

2. La adopción de estas medidas procederá cuando tengan lugar o puedan producirse descargas de sustancias contaminantes por parte de cualquier buque, con independencia del pabellón que enarbole, e incluidos los aliscafos, los aerodeslizadores, los sumergibles y los artefactos navales.

Se exceptúan de las previsiones de este capítulo los buques de guerra, las unidades navales auxiliares u otros buques que, siendo propiedad de un Estado o estando a su servicio, presten únicamente servicios oficiales de carácter no comercial.

3. A los efectos de este capítulo, se entenderá por descarga cualquier derrame procedente de un buque por cualquier causa, como se menciona en el artículo 2 del Convenio internacional para prevenir la contaminación de los buques (1973) y su protocolo de 1978 (Convenio MARPOL 73/78), en su versión actualizada.

Se consideran sustancias contaminantes las derivadas de hidrocarburos, residuos de petróleo y otras sustancias nocivas para el medio ambiente marino, de acuerdo con la normativa aplicable y, en especial, la regulación contenida en el anexo I (hidrocarburos) y el anexo II (sustancias nocivas líquidas a granel) del Convenio MARPOL 73/78.

4. Las descargas de sustancias contaminantes previstas en este capítulo no constituirán infracción cuando se realicen en las condiciones previstas por la normativa aplicable.

Artículo 41. *Colaboración con otros Estados.*

1. En el supuesto de que la Administración marítima española tenga conocimiento de una descarga contaminante efectuada en los espacios marítimos españoles, a excepción de las aguas interiores marítimas, colaborará con la del Estado rector del puerto en el que vaya a realizar la siguiente escala el buque implicado.

Se prestará la misma colaboración cuando la descarga contaminante haya tenido lugar en los espacios marítimos de otro Estado y el buque implicado realice la siguiente escala en un puerto español.

A estos fines, se emplearán los mecanismos de cooperación previstos en la normativa nacional e internacional.

2. Cuando la siguiente escala del buque sea en un puerto de otro Estado miembro de la Unión Europea, la Administración marítima española cooperará estrechamente en la realización de inspecciones y la adopción de las medidas de policía, así como cualesquiera otras que pudieran resultar pertinentes.

3. En el caso de que el buque realizase su siguiente escala en un puerto de un Estado no comunitario, la Administración marítima española remitirá al Estado rector de dicho puerto la información sobre la descarga contaminante efectuada y solicitará que emprenda las actuaciones adecuadas en relación con la citada descarga.

4. En cualquiera de estos casos, la Administración marítima española informará al Estado del pabellón del buque.

Artículo 42. *Medidas aplicables.*

1. Cuando existan pruebas concluyentes de que un buque que navegue por el mar territorial español o por aguas situadas en la zona económica exclusiva española haya efectuado una descarga contaminante que suponga o pueda suponer un perjuicio considerable para los recursos naturales de dichas aguas o bien para la costa o los bienes a ella vinculados, la Administración marítima española adoptará las medidas de policía necesarias.

2. Las medidas de policía incluirán, en su caso, la detención del buque. Cuando proceda, para la tutela de dichos bienes jurídicos, se iniciará el oportuno expediente sancionador o bien se remitirán las actuaciones al Ministerio Fiscal. En todo caso, se informará de los hechos al Estado del pabellón del buque.

3. Las medidas adoptadas se llevarán a cabo de conformidad con la parte XII, sección 7, de la Convención de las Naciones Unidas sobre el Derecho del Mar de 1982. En concreto, se facilitará la audiencia de los testigos, la admisión de pruebas presentadas por las autoridades de otros Estados o por una organización internacional, permitiendo la participación en el procedimiento de los representantes oficiales de cualquiera de estos

[. . .]

§ 77

Real Decreto 1795/2008, de 3 de noviembre, por el que se dictan normas sobre la cobertura de la responsabilidad civil por daños causados por la contaminación de los hidrocarburos para combustible de los buques. [Inclusión parcial]

Ministerio de Fomento
«BOE» núm. 278, de 18 de noviembre de 2008
Última modificación: sin modificaciones
Referencia: BOE-A-2008-18546

Artículo 1. *Cobertura de la responsabilidad civil nacida de daños debidos a contaminación por los hidrocarburos para combustible de los buques.*

1. Los propietarios inscritos de los buques superiores a 1000 toneladas de arqueo bruto, tendrán que suscribir un seguro o una garantía financiera que cubra su responsabilidad, por los daños debidos a contaminación causada por hidrocarburos usados como combustible, y por los costes o daños ocasionados por todas las medidas razonables que, con posterioridad a un suceso, tome cualquier persona, con objeto de evitar o reducir al mínimo los daños debidos a contaminación, conforme previene el apartado 1 del artículo 7 del Convenio Internacional sobre responsabilidad civil nacida de daños debidos a contaminación por los hidrocarburos para combustible de los buques, hecho en Londres el 23 de marzo de 2001, en adelante Convenio de Combustible de 2001.

2. Queda prohibida la navegación de todo buque español superior a 1000 toneladas de arqueo bruto si no lleva a bordo el certificado con plena validez y acreditativo de la existencia del seguro o garantía financiera a que se refiere el apartado 1 de este artículo.

3. Queda prohibida la entrada o salida de puerto español o la arribada o salida de una instalación mar adentro situada en el mar territorial, a todo buque extranjero superior a 1000 toneladas de arqueo bruto, si no lleva a bordo un certificado de seguro u otra garantía financiera en vigor y expedido de conformidad con el Convenio de Combustible de 2001, y que cubra su responsabilidad hasta el límite que le sea aplicable de acuerdo con lo previsto en el artículo 7.1 del citado convenio.

[. . .]

§ 78

Real Decreto 61/2006, de 31 de enero, por el que se determinan las especificaciones de gasolinas, gasóleos, fuelóleos y gases licuados del petróleo y se regula el uso de determinados biocarburantes. [Inclusión parcial]

Ministerio de Industria, Turismo y Comercio
«BOE» núm. 41, de 17 de febrero de 2006
Última modificación: 23 de julio de 2026
Referencia: BOE-A-2006-2779

Esta norma pasa a denominarse "**Real Decreto 61/2006, de 31 de enero, por el que se fijan las especificaciones de gasolinas, gasóleos, fuelóleos y gases licuados del petróleo, se regula el uso de determinados biocarburantes y el contenido de azufre de los combustibles para uso marítimo.**", según establece el art. único.1 del Real Decreto 1027/2006, de 15 de septiembre. Ref. BOE-A-2006-16932.

CAPÍTULO I

Especificaciones técnicas de gasolinas, gasóleos, fuelóleos y gases licuados del petróleo

[. . .]

Artículo 7. *Muestreo y análisis.*

1. Con el fin de dar cumplimiento a lo dispuesto en las Directivas 98/70/CE, 2003/17/CE, 1999/32/CE, 2005/33/CE y 2012/33/UE, en lo que respecta al control del cumplimiento de las especificaciones y presentación a la Comisión Europea de informes anuales sobre la calidad de los productos petrolíferos contemplados en este real decreto, las comunidades autónomas adoptarán las medidas necesarias para controlar mediante muestreos las especificaciones técnicas de gasolinas, gasóleos, combustibles para uso marítimo y fuelóleos. Dichos muestreos deberán realizarse después de transcurridos seis meses a partir de la fecha en que sea exigible el límite máximo de dichas especificaciones para el combustible de que se trate, excepto en el caso de los combustibles para uso marítimo, para los que los muestreos empezarán a realizarse en la fecha en la que entre en vigor el límite máximo de contenido en azufre correspondiente. Los muestreos se realizarán con la suficiente frecuencia garantizando, en todo caso, que las muestras sean representativas del combustible examinado.

2. Antes del 30 de abril de cada año, las comunidades autónomas deberán comunicar a la Dirección General de Política Energética y Minas, del Ministerio de Industria, Energía y Turismo, los resultados de los muestreos realizados. Para el caso del contenido de azufre de

los combustibles para uso marítimo, las comunidades autónomas deberán comunicar dichos resultados a la Dirección General de la Marina Mercante del Ministerio de Fomento.

Dichos resultados deberán ajustarse, en lo referente a las gasolinas y al gasóleo de automoción (clase A), al formato establecido al efecto mediante Decisión de la Comisión, de 18 de febrero de 2002, sobre un formato común para la presentación de resúmenes de datos nacionales sobre la calidad de los combustibles, recogido en los anexos VIII y IX del presente real decreto.

3. En lo referente a los gasóleos clase B, para uso marítimo, combustibles para uso marítimo y gasóleo clase C, de calefacción, así como a los fuelóleos, los datos que se requieren deberán indicar el contenido de azufre de los citados productos.

4. Se podrá utilizar, con el fin de garantizar el contenido de azufre de los combustibles para uso marítimo, uno de los siguientes métodos de muestreo, análisis e inspección, según proceda:

a) Muestreo del combustible para uso marítimo destinado a combustión a bordo cuando se esté suministrando a los buques, de conformidad con las Directrices relativas al muestreo del fuelóleo para determinar el cumplimiento de lo dispuesto en el anexo VI revisado del Convenio Internacional para prevenir la contaminación por los buques, 1973 (Convenio MARPOL) aprobado el 17 de julio de 2009 por la Resolución 182(59) del Comité de protección del medio marino (MARPOL) de la OMI, y análisis de su contenido de azufre.

b) Muestreo y análisis del contenido de azufre del combustible para uso marítimo destinado a combustión a bordo contenido en tanques, cuando sea viable desde un punto de vista económico y técnico, y en muestras selladas a bordo de los buques.

c) Inspección de los diarios de buques y de los comprobantes de entrega de carburante de los buques.

5. El método de referencia adoptado para determinar el contenido de azufre será el método ISO 8754 o prEN ISO 14596 (2007), o norma que en el futuro la sustituya.

Para determinar si el combustible para uso marítimo entregado y utilizado a bordo de los buques cumple los límites de azufre establecidos, se utilizará el procedimiento de verificación del combustible establecido en el anexo VI, apéndice VI, del Convenio MARPOL, sin perjuicio de que la determinación y aplicación de los datos de precisión sobre el contenido de azufre se realice de acuerdo con la norma ISO 4259 o norma que en el futuro la sustituya.

[. . .]

CAPÍTULO III

Contenido de azufre de los combustibles para uso marítimo

[. . .]

Artículo 10. *Contenido máximo de azufre de los combustibles para uso marítimo utilizados en aguas territoriales, zonas económicas exclusivas y zonas de control de la contaminación, incluidas zonas de control de las emisiones de SOx.*

1. En las aguas territoriales, zonas económicas exclusivas y zonas de control de la contaminación situadas dentro de las zonas de control de emisiones de SOx no se podrán utilizar combustibles para uso marítimo cuyo contenido de azufre en masa supere el 0,10 %.

El presente apartado se aplicará a cualquier buque de cualquier pabellón, incluidos aquellos cuya travesía hubiera comenzado fuera de la Unión Europea.

2. En las aguas territoriales, zonas económicas exclusivas y zonas de control de la contaminación situadas fuera de las zonas de control de emisiones de SOx no se podrán utilizar combustibles para uso marítimo cuyo contenido de azufre en masa supere el 0,50 %.

El presente apartado se aplicará a cualquier buque de cualquier pabellón, incluidos aquellos cuya travesía hubiera comenzado fuera de la Unión Europea, sin perjuicio de lo dispuesto en el apartado 1 del presente artículo.

3. La Dirección General de la Marina Mercante definirá y desarrollará los procedimientos necesarios para controlar el cumplimiento de lo previsto en el apartado 1 y 2, a cualquier

buque de cualquier pabellón, incluidos aquéllos cuya travesía hubiera comenzado fuera de la Unión Europea.

4. La Dirección General de la Marina Mercante exigirá que se cumplimenten debidamente los diarios de buques y/o libros registro de hidrocarburos, incluido el registro de las operaciones de cambio de combustible y la hora a la que se efectúe tal operación.

Si se comprueba que un buque incumple las normas relativas a los combustibles para uso marítimo conformes con el presente real decreto, la autoridad competente podrá exigir al buque:

a) que presente un registro de las medidas adoptadas para tratar de lograr dicho cumplimiento, así como

b) que aporte pruebas que demuestren que ha intentado adquirir combustible para uso marítimo conforme con el presente real decreto de acuerdo con su trayecto previsto y que, si no estaba disponible en la localidad prevista, ha intentado localizar fuentes alternativas de dicho combustible y que, a pesar de todos los esfuerzos por obtener combustible para uso marítimo conforme con el presente real decreto, este no estaba a la venta.

El buque no estará obligado, para lograr dicho cumplimiento, a desviarse del trayecto previsto ni a retrasarlo de manera injustificada.

Si un buque facilita la información a que se refiere el párrafo primero, la Dirección General de la Marina Mercante tendrá en cuenta todas las circunstancias pertinentes y las pruebas presentadas para determinar las actuaciones que procedan, incluida la no adopción de medidas de control.

Cuando un buque no pueda adquirir combustible para uso marítimo que sea conforme con la presente norma, lo notificará al Estado cuyo pabellón enarbole y a la Capitanía Marítima del puerto de destino relevante. La Capitanía Marítima comunicará tal notificación a la Dirección General de la Marina Mercante quien transmitirá a la Comisión Europea los casos en los que un buque haya presentado pruebas de no disponibilidad de combustible para uso marítimo que sea conforme con la presente norma.

5. De conformidad con la regla 18 del anexo VI del Convenio MARPOL:

a) La Administración Portuaria deberá mantener en su sede electrónica, a disposición de los interesados, una base de datos, listado o relación debidamente actualizada de proveedores locales de combustible para uso marítimo;

b) Las comunidades autónomas deberán asegurarse de que el contenido de azufre de todos los combustibles para uso marítimo vendidos en territorio español y efectivamente cargados como combustible para uso del buque está documentado por el proveedor mediante un comprobante de entrega de combustible, acompañado por una muestra sellada firmada por el representante del buque receptor;

c) Las comunidades autónomas deberán tomar las medidas adecuadas contra los proveedores de combustible para uso marítimo si entregan combustible que no sea conforme con la especificación recogida en el comprobante de entrega de combustible y asegurarse de que se toman las medidas correctoras adecuadas para poner en conformidad a todo combustible para uso marítimo no conforme que se haya descubierto.

6. No se podrá comercializar en territorio español combustible diésel para uso marítimo ni gasóleo para uso marítimo, con un contenido de azufre superior al 1,50 % y al 0,10 % en masa, respectivamente. Las comunidades autónomas adoptarán las medidas oportunas para verificar el cumplimiento de esta disposición.

Artículo 11. *Contenido máximo de azufre de los combustibles para uso marítimo utilizados por los buques atracados en puertos españoles.*

1. Los buques atracados o fondeados en puertos ubicados en territorio nacional no podrán utilizar combustibles para uso marítimo con un contenido de azufre superior al 0,10 % en masa, concediendo a la tripulación el tiempo suficiente para efectuar la eventual operación necesaria de cambio de combustible lo antes posible después del atraque y lo más tarde posible antes de la salida.

Se deberá registrar en el libro de navegación y en el Diario de buques la hora a la que se efectúe toda operación de cambio de combustible.

Las autoridades competentes en materia de puertos incentivarán el uso de sistemas de suministro de electricidad desde la costa para los buques atracados en puertos.

2. Las disposiciones del apartado 1 no serán aplicables:

a) Cuando, con arreglo a los horarios publicados, los buques vayan a permanecer atracados durante menos de dos horas;

b) A los buques que apagan todas las máquinas y se conectan a la electricidad en tierra mientras están atracados en un puerto.

CAPÍTULO IV

Régimen sancionador aplicable en materia de contenido de azufre de los combustibles para uso marítimo

Artículo 12. *Régimen sancionador.*

El régimen sancionador aplicable en materia de contenido de azufre de los combustibles para uso marítimo será el establecido en el título IV del libro III 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 en el título VI de la Ley 34/1998, de 7 de octubre, del sector de hidrocarburos, sin perjuicio de las competencias que tengan atribuidas las comunidades autónomas en virtud de sus disposiciones estatutarias o de acuerdo con la legislación sectorial vigente.

[. . .]

ANEXO XI

Criterios de utilización de los métodos de reducción de emisiones

Los métodos de reducción de emisiones contemplados en la disposición adicional tercera deberán cumplir al menos los criterios especificados en los siguientes instrumentos, según proceda:

Método de reducción de emisiones	Criterios de utilización
Mezcla de combustible para uso marítimo y de gas de evaporación.	Decisión 2010/769/UE de la Comisión, de 13 de diciembre de 2010, por la que se establecen los criterios aplicables para que los buques de transporte de gas natural licuado empleen métodos tecnológicos como alternativa a la utilización de combustibles de uso marítimo con un bajo contenido de azufre que cumplan los requisitos de la Directiva (UE) 2016/802 del Parlamento Europeo y del Consejo, de 11 de mayo de 2016, relativa a la reducción del contenido de azufre de determinados combustibles líquidos.
Sistemas de depuración de los gases de escape.	Resolución MEPC.184(59) de la OMI, adoptada el 17 de julio de 2009. El agua de lavado resultante de los sistemas de depuración de los gases de escape que hagan uso de aditivos, preparados y productos químicos relevantes creados in situ a que se refiere el punto 10.1.6.1 de la Resolución MEPC.184(59) no podrá ser descargada en el mar, incluidos los puertos cercados, las dársenas y los estuarios, salvo que el operador del buque demuestre que dicha descarga de agua de lavado no tiene repercusiones negativas significativas ni presenta riesgos para la salud humana o el medio ambiente. Si el producto químico utilizado es soda cáustica, es suficiente con que el agua de lavado cumpla los criterios establecidos en la Resolución MEPC.184(59) y su pH no exceda de 8,0.
Biocombustibles.	Uso de biocombustibles, tal y como se definen en la Directiva (UE) 2018/2001 del Parlamento Europeo y del Consejo, de 11 de diciembre de 2018, relativa al fomento del uso de energía procedente de fuentes renovables, que cumplan las normas CEN e ISO pertinentes. Las mezclas de biocombustibles y combustibles para uso marítimo deberán cumplir las normas relativas al contenido de azufre establecidas en el presente real decreto.

§ 79

Real Decreto 1837/2000, de 10 de noviembre, por el que se aprueba el Reglamento de inspección y certificación de buques civiles. [Inclusión parcial]

Ministerio de Fomento
«BOE» núm. 285, de 28 de noviembre de 2000
Última modificación: 18 de octubre de 2014
Referencia: BOE-A-2000-21432

[. . .]

ANEXO

REGLAMENTO DE INSPECCIÓN Y CERTIFICACIÓN DE BUQUES CIVILES

[. . .]

TÍTULO II

De la actividad inspectora

[. . .]

CAPÍTULO VI

Inspección y control de los buques de pabellón español en servicio

[. . .]

Artículo 36. *Inspecciones y reconocimientos programados.*

1. Los reconocimientos programados se realizarán en intervalos regulares de tiempo, bien para comprobar el mantenimiento de las condiciones del buque después de la última emisión de un certificado, en cuyo caso supondrán un refrendo de este, o bien para comprobar si el buque es acreedor a la renovación de dicho certificado si su período de validez ha concluido o está próximo a concluir.

2. Dentro de este tipo de reconocimientos se pueden distinguir, en relación con un determinado certificado, los siguientes:

a) Reconocimiento periódico: que consistirá en una inspección de todos los elementos relacionados con el certificado correspondiente, acompañada de las pruebas que puedan ser necesarias, con objeto de garantizar que se hallan en estado satisfactorio y son idóneos para el servicio a que esté destinado el buque. También se verificará que se llevan a bordo todos

los certificados, libros de registro, manuales de instrucciones y demás documentación especificada en las prescripciones pertinentes para el certificado del que se trate.

b) Reconocimientos de renovación: reconocimiento que conlleva la expedición de un nuevo certificado, y que por tanto se efectuará a intervalos regulares de tiempo determinados por el período de validez de dicho certificado y que consistirá en una inspección, acompañada de pruebas cuando sea necesario, de la estructura, las máquinas y el equipo, a fin de garantizar que se cumplen las prescripciones pertinentes al certificado que se trate y que su estado es satisfactorio e idóneo para el servicio al que esté destinado el buque. También se verificará que se llevan a bordo todos los certificados, libros de registro, manuales de instrucciones y demás documentación especificada en las prescripciones pertinentes para el certificado de que se trate.

c) Reconocimiento intermedio: que consistirá en una inspección minuciosa de determinados elementos relacionados con el certificado correspondiente, con objeto de garantizar que se hallan en estado satisfactorio y son adecuados para el servicio a que esté destinado el buque.

d) Reconocimiento anual: que consistirá en una inspección general de los elementos relacionados con el certificado correspondiente, con objeto de garantizar que han sido objeto de mantenimiento y continúan siendo satisfactorios para el servicio al que esté destinado el buque. El reconocimiento anual habrá de permitir al inspector constatar que el estado del buque, sus máquinas y/o su equipo se mantienen con las prescripciones pertinentes y consistirá en una revisión del certificado correspondiente, un examen visual suficientemente amplio del buque y de su equipo que permita confirmar que ni el buque ni su equipo han sido objeto de modificaciones no autorizadas y las pruebas necesarias para confirmar que su estado se mantiene adecuadamente.

El reconocimiento debe ser tan minucioso o riguroso como exija el estado del buque y de su equipo y se podrán realizar los exámenes y pruebas adicionales que se estimen oportunas.

e) Inspección del exterior de la obra viva del buque: examen de la parte sumergida del casco del buque y reconocimiento de los elementos conexos con objeto de garantizar que se hallan en estado satisfactorio, son idóneos para el servicio al que esté destinado el buque y se cumplen los requisitos exigidos en la normativa nacional o internacional aplicable. Estas inspecciones deben realizarse estando el buque en seco. No obstante podrá autorizarse, en determinados casos, la sustitución de la inspección en dique seco por una inspección submarina con el buque a flote siempre y cuando las condiciones para su realización sean satisfactorias, se disponga del equipo y personal adecuado para llevarlas a cabo y los buques no sobrepasen un determinado límite de edad.

f) Reconocimientos y auditorías relativas al Código ISM: reconocimientos o auditorías realizados al buque o a la empresa operadora del buque para verificar cumplimiento con el capítulo IX del Convenio SOLAS.

Artículo 37. *Inspecciones y reconocimientos no programados.*

1. Todo buque civil de pabellón español quedará también sujeto, durante todo su periodo de servicio, a inspecciones y reconocimientos no programados, de acuerdo con las disposiciones establecidas en la normativa nacional e internacional, con objeto de comprobar su cumplimiento y de asegurar en todo momento unas condiciones suficientes de seguridad del buque, de la vida humana en el mar y de la navegación, así como de prevención de la contaminación del medio ambiente marino.

2. Dentro de este tipo de reconocimientos se pueden distinguir los siguientes:

a) Reconocimiento adicional: se realizará después de haber sufrido el buque una varada, abordaje, serias averías por temporal u otro motivo, o averías en elementos importantes de su maquinaria ; o bien cuando se descubra algún defecto que afecte a la seguridad o integridad del buque o a la eficacia o integridad de su equipo. Deben realizarse de modo que se garantice que las reparaciones o renovaciones se han llevado a cabo adecuadamente y que el buque y su equipo continúan cumpliendo los requisitos de la normativa nacional e internacional que les sea aplicable y siendo aptos para el servicio al que este destinado el buque.

b) Reconocimiento extraordinario: se llevará a cabo cuando se dé alguna de las circunstancias previstas en el artículo 16, y cuando existan claros indicios para sospechar que el estado del buque o de su equipo no corresponde en lo esencial a los pormenores de uno de los certificados que le correspondan según su grupo, clase y tamaño o bien cuando, como consecuencia del último reconocimiento programado, resulte necesario por causa de evidente necesidad, llevar a cabo una inspección más detallada del buque o de alguna de sus partes o equipos, o realizar nuevos reconocimientos antes del transcurso del plazo reglamentario para un nuevo reconocimiento programado. Estos reconocimientos pueden ser tan completos como se considere necesarios por parte del inspector correspondiente y pueden afectar a cualquier parte, equipo, servicio o elementos del buque.

c) Reconocimientos operativos no programados: se harán para verificar el cumplimiento con las prescripciones normativas aplicables sobre la operación y utilización del buque, tanto en navegación como en la realización de las diferentes actividades relacionadas con su servicio que puedan tener una influencia sobre la seguridad marítima y la prevención de la contaminación del medio ambiente marino.

d) Reconocimientos para autorización de remolques: se realizarán cuando se prevea el traslado del buque en estas circunstancias, de conformidad a lo dispuesto en la normativa de desarrollo de este Reglamento.

Artículo 38. *Inspección y control de las transformaciones, reformas y grandes reparaciones de buques de pabellón español.*

1. La transformación, reforma o gran reparación de un buque de pabellón español requerirá la autorización previa del proyecto por parte del Director general de la Marina Mercante, con objeto de verificar el cumplimiento de dicho proyecto con la normativa nacional o internacional aplicable, de acuerdo con las características del buque y con el fin al que está destinado, en materia de seguridad marítima y prevención de la contaminación del medio ambiente marino.

En el caso de que la transformación o reforma de un buque se realice en diferentes lugares, cada una de las partes del buque o de las fases de la transformación o reforma, requerirán una autorización específica de conformidad con lo dispuesto en este artículo.

2. Si la transformación, reforma o reparación va ser realizada en territorio español, la solicitud será presentada por el astillero o taller encargado de los trabajos y por el operador o empresa operadora del buque, en la Capitanía Marítima en cuyo ámbito geográfico radique el astillero o taller. Si va a ser realizada en el extranjero, será presentada por el operador o empresa operadora ante la Dirección General de la Marina Mercante.

3. Las solicitudes serán dirigidas al Director general de la Marina Mercante e irán acompañadas del proyecto de transformación, reforma o reparación del buque, integrado por el conjunto de las especificaciones, cálculos, planos, justificaciones, presupuestos y demás documentos técnicos que definan y determinen las exigencias técnicas de las obras. El proyecto deberá incluir toda la documentación específica que determine la normativa en vigor y justificar técnicamente las soluciones propuestas de acuerdo con las disposiciones requeridas por la normativa técnica aplicable en materia de seguridad marítima y prevención de la contaminación del medio ambiente marino.

4. El proyecto será redactado y suscrito por técnico titulado competente, que reúna las condiciones exigibles para el ejercicio de su profesión, y visado por el Colegio Oficial al que pertenezca.

5. Cuando la normativa aplicable requiera que, con antelación a la autorización del proyecto de transformación, reforma o reparación de buques pesqueros, sea emitido un informe del Ministerio de Agricultura, Pesca y Alimentación o de la Comunidad Autónoma correspondiente con competencia en la materia, no se otorgará la autorización del proyecto sin que dicho trámite haya sido realizado.

6. El expediente será resuelto en un plazo máximo de seis meses notificándose la resolución a los interesados según lo dispuesto en la LRJPAC.

En lo no previsto en este artículo, se estará a lo dispuesto en el artículo 23 si las actuaciones son en territorio español y en el 32 si son en el extranjero.

7. La modificación de las solicitudes de autorización de las transformaciones, reformas o reparaciones de buques, así como de los proyectos o documentación técnica correspondiente, se realizará de acuerdo con lo dispuesto en el artículo 24.

8. Otorgada la autorización, se designará un director de obra y a un director de la ejecución de la obra, según lo dispuesto en el artículo 26.

También será de aplicación, si procede, lo dispuesto en los artículos 30 y 31, relativos a la inspección y control de botaduras y a la realización de pruebas oficiales.

9. Las reparaciones de buques de pabellón español que se deban realizar en el extranjero, por averías, accidentes, u otras causas de siniestralidad que impidan al buque regresar a territorio español, seguirán lo previsto en el artículo 39, sobre inspección y reconocimiento de buques de pabellón español en puertos extranjeros.

10. Las transformaciones, reformas o reparaciones realizadas en buques o embarcaciones menores de 24 metros de eslora (L) podrán ser eximidas del procedimiento general de autorización regulado en este artículo, siempre que el Área de Inspección Marítima verifique que los cambios previstos en el buque o en la embarcación no incidan significativamente sobre las condiciones de seguridad marítima ni sobre la integridad del medio ambiente marino.

La solicitud de exención, junto con la documentación técnica que defina y determine las exigencias técnicas de la obra, será dirigida al Capitán Marítimo de la Capitanía de Primera en cuyo ámbito geográfico se vaya a realizar.

El Área de Inspección Marítima examinará la documentación técnica aportada y tras evaluar la influencia que los cambios previstos pueden tener en la seguridad marítima o en la integridad del medio ambiente marino, informará al Capitán Marítimo para que proceda a resolver la solicitud presentada.

Reconocida la exención, el Área de Inspección Marítima verificará que las obras se realizan de acuerdo con la normativa vigente y con la documentación técnica presentada. En caso de denegación de la solicitud de exención se procederá de acuerdo con el procedimiento de autorización previa regulado en este artículo para el resto de los buques.

Artículo 39. *Inspección y reconocimiento en puertos extranjeros de buques con pabellón español.*

1. De conformidad con lo dispuesto en el artículo 7.1 del Real Decreto 2662/1998, de 11 de diciembre, sobre reglas y estándares comunes para las organizaciones de inspección y control de buques y para las actividades correspondientes a la Administración marítima, la inspección y reconocimiento de los buques con pabellón español en puertos extranjeros se llevarán a cabo por organizaciones autorizadas por el Estado español en los siguientes casos:

a) Cuando un buque de pabellón español con destino a un puerto español se encuentre en puerto extranjero y necesite prorrogar el plazo de validez de cualquier certificado por aproximarse la fecha de su caducidad.

b) Cuando un buque de pabellón español esté dedicado a realizar viajes entre puertos extranjeros y resulte perjudicial para la explotación comercial del mismo su traslado a puerto nacional para realizar alguno de los reconocimientos preceptivos.

c) Cuando un buque de pabellón español, por avería u otras causas de siniestralidad, deba de ser objeto de reconocimientos en el extranjero.

2. No obstante lo dispuesto en el apartado anterior, cuando una organización autorizada por el Estado español no lleve a cabo el reconocimiento recabado por el capitán u operador del buque, éstos solicitarán la rea lización del reconocimiento a la Dirección General de la Marina Mercante que, a la vista de las circunstancias que concurran en cada caso, decidirá si envía inspectores de la Administración española o solicita el reconocimiento del buque a la Administración del país en cuyo puerto se encuentre el buque, comunicando la resolución adoptada al solicitante.

La Dirección General de la Marina Mercante comprobará las causas que dieron lugar a la negativa de la organización autorizada a realizar los reconocimientos para constatar si se dan los motivos previstos en el Real Decreto 2662/1998 para iniciar expediente sancionador o, en su caso, revocar la autorización.

En el caso de que el reconocimiento se solicite de la Administración del país donde se encuentre el buque, la Dirección General de la Marina Mercante efectuará los trámites necesarios al efecto.

Los certificados expedidos por la Administración española o por la Administración del país en que se encuentre el buque, así como los refrendos o anotaciones que se efectúen en los certificados del buque, tendrán la misma validez que si las actuaciones se hubieran realizado en territorio español.

3. Los gastos que se originen como consecuencia del desplazamiento de inspectores a otros países a requerimiento de la empresa naviera, correrán a cargo de la misma.

[. . .]

§ 80

Ley 22/1988, de 28 de julio, de Costas. [Inclusión parcial]

Jefatura del Estado
«BOE» núm. 181, de 29 de julio de 1988
Última modificación: 11 de diciembre de 2015
Referencia: BOE-A-1988-18762

[. . .]

TÍTULO III

Utilización del dominio público marítimo-terrestre

CAPÍTULO I

Disposiciones generales

Artículo 31.

1. La utilización del dominio público marítimo-terrestre y, en todo caso, del mar y su ribera será libre, pública y gratuita para los usos comunes y acordes con la naturaleza de aquél, tales como pasear, estar, bañarse, navegar, embarcar y desembarcar, varar, pescar, coger plantas y mariscos y otros actos semejantes que no requieran obras e instalaciones de ningún tipo y que se realicen de acuerdo con las leyes y reglamentos o normas aprobadas conforme a esta Ley.

2. Los usos que tengan especiales circunstancias de intensidad, peligrosidad o rentabilidad y los que requieran la ejecución de obras e instalaciones sólo podrán ampararse en la existencia de reserva, adscripción, autorización y concesión, con sujeción a lo previsto en esta Ley, en otras especiales, en su caso, y en las normas generales o específicas correspondientes, sin que pueda invocarse derecho alguno en virtud de usucapión, cualquiera que sea el tiempo transcurrido.

[. . .]

TÍTULO IV

Régimen económico-financiero de la utilización del dominio público marítimo-terrestre

[. . .]

CAPÍTULO II

Cánones y tasas

Artículo 84.

1. Toda ocupación o aprovechamiento del dominio público marítimo-terrestre en virtud de una concesión o autorización, cualquiera que fuere la Administración otorgante, devengará el correspondiente canon en favor de la Administración del Estado, sin perjuicio de los que sean exigibles por aquella.

2. Están obligados al pago del canon, en la cuantía y condiciones que se determinan en esta Ley, los titulares de las concesiones y autorizaciones antes mencionadas.

3. Para la determinación de la cuantía del canon se tendrán en cuenta las siguientes prescripciones:

3.1 Ocupación del dominio público marítimo-terrestre:

a) Por ocupación de bienes de dominio público marítimo-terrestre, la valoración del bien ocupado se determinará por equiparación al mayor de los tres valores siguientes: el valor catastral, el comprobado por la Administración a efectos de cualquier tributo, o el precio, contraprestación o valor de adquisición declarados por los sujetos pasivos, aplicables a los terrenos contiguos a sus zonas de servidumbre que tengan un aprovechamiento similar a los usos que se propongan para el dominio público.

En caso de no existir un aprovechamiento similar, se tomará la media de los valores utilizados para la determinación de los cánones devengados por las concesiones otorgadas en el dominio público marítimo-terrestre en ese término municipal.

El valor resultante será incrementado con el importe medio estimado de los beneficios netos anuales, antes de impuestos, que sea previsible obtener en la utilización del dominio público durante un período de diez años. Si la duración de la concesión tuviera un plazo inferior a diez años, esa estimación será por todo el período concesional.

La estimación de dichos beneficios se realizará teniendo en cuenta los estudios económicos que facilite el solicitante de la concesión o autorización, así como las informaciones que pueda recabar y las valoraciones que pueda efectuar la Administración otorgante, directamente o por comparación con otras concesiones existentes. En ningún caso esta estimación será inferior al 20 por 100 del importe de la inversión a realizar por el solicitante.

b) Para las ocupaciones de infraestructuras de saneamiento, abastecimiento, electricidad y comunicaciones, de interés general, la valoración del bien ocupado será de 0,006 euros por metro cuadrado de superficie ocupada, incrementada en los rendimientos que sea previsible obtener en la utilización de dicho dominio. En ningún caso esta estimación será inferior al 20 por 100 del importe de la inversión a realizar por el solicitante.

c) En el caso de ocupaciones de obras e instalaciones ya existentes la base imponible se calculará sumando lo dispuesto en los apartados a), b) o d) de este artículo, según proceda al valor material de dichas obras e instalaciones.

d) En los supuestos de ocupaciones de obras e instalaciones en el mar territorial la valoración del bien ocupado será de 0,006 euros por metro cuadrado de superficie ocupada, a la que se sumará lo dispuesto en el apartado a), párrafos tercero y cuarto. En el caso de que estas ocupaciones se destinen a la investigación o explotación de recursos mineros y energéticos se abonará un canon de 0,006 euros por metro cuadrado de superficie ocupada.

3.2 Por aprovechamiento de bienes de dominio público marítimo-terrestre, el valor del bien será el de los materiales aprovechados a precios medio de mercado.

4. En el caso de cultivos marinos la base imponible del canon de ocupación y aprovechamiento del dominio público marítimo-terrestre se calculará con arreglo a las siguientes reglas:

a) Se considerará como valor de los bienes ocupados la cantidad de 0,006 euros por metro cuadrado.

b) En cuanto a los rendimientos que se prevé obtener en la utilización del dominio público marítimo-terrestre, se considerarán los siguientes coeficientes:

Tipo 1. Cultivos marinos en el mar territorial y aguas interiores 0,4 €/m^2.

Tipo 2. Cultivos marinos en la ribera del mar y de las rías 0,16 €/m^2.

Tipo 3. Estructuras para las tomas de agua de mar y desagües desde cultivos marinos localizados en tierra 5 €/m^2.

Estas cantidades se revisarán por Orden del Ministerio de Medio Ambiente, teniendo en cuenta la variación experimentada por el Índice General Nacional del sistema de Índices de Precios de Consumo.

5. El tipo de gravamen anual será del 8 por 100 sobre el valor de la base, salvo en el caso de aprovechamiento, que será del 100 por 100.

6. El canon de ocupación a favor de la Administración General del Estado que devengarán las concesiones que las Comunidades Autónomas otorguen en dominio público marítimo-terrestre adscrito para la construcción de puertos deportivos o pesqueros, se calculará según lo previsto en esta Ley y en su normativa de desarrollo. La estimación del beneficio que se utilice para obtener la base imponible del canon, en ningún caso podrá ser inferior al 3,33 por 100 del importe de la inversión a realizar por el solicitante.

7. El canon podrá reducirse un 90 por 100 en los supuestos de ocupaciones destinadas al uso público gratuito.

En los títulos otorgados a entidades náutico-deportivas para el desarrollo de sus actividades de carácter no lucrativo, el importe del canon de ocupación podrá reducirse un 75 por 100. Para la obtención de dicha reducción será preciso que la Federación deportiva correspondiente certifique que las respectivas entidades se encuentren debidamente inscritas y que ejercen exclusivamente la actividad náutico-deportiva.

En el caso de que estas entidades destinen una parte de sus ocupaciones objeto de concesión a actividades distintas de la náutico-deportiva y que tengan carácter lucrativo, esas ocupaciones se calcularán, a efectos de la determinación del canon, según las reglas generales recogidas en los apartados anteriores.

Con objeto de incentivar mejores prácticas medioambientales en el sector de la acuicultura, el canon se reducirá un 40 por 100 en el supuesto de concesionarios adheridos, con carácter permanente y continuado, al sistema comunitario de gestión y auditoría medioambiental (EMAS). Si no estuvieran adheridos a dicho sistema de gestión pero dispusieran del sistema de gestión medioambiental UNE-EN ISO 14001:1996, los concesionarios tendrán una reducción del 25 por 100.

8. Las Comunidades Autónomas, las entidades locales y las entidades de derecho público dependientes de ellas, estarán exentas del pago del canon de ocupación en las concesiones o autorizaciones que se les otorguen para el ejercicio de sus competencias, siempre que aquellas no sean objeto de explotación lucrativa, directamente o por terceros. Igualmente quedarán exentos del pago de este canon los supuestos previstos en el apartado 2 del artículo 54 de esta Ley.

9. El devengo del canon, calculado de acuerdo con los criterios establecidos en los apartados anteriores, tendrá carácter anual y se producirá con el otorgamiento inicial de la concesión o autorización. Será exigible en la cuantía que corresponda y en los plazos que se señalen en las condiciones de dicha concesión o autorización. En el caso previsto en el apartado 3.2 de este artículo, el devengo se producirá cuando el aprovechamiento se lleve a cabo.

En el supuesto de autorizaciones y concesiones de duración superior a un año, cuyo canon se haya establecido o haya sido revisado aplicando la Orden de 30 de octubre de 1992, del Ministerio de Obras Públicas y Transportes, por la que se determina la cuantía del canon de ocupación y aprovechamiento del dominio público marítimo-terrestre, el mismo quedará actualizado anualmente, de forma automática, incrementando o minorando la base del vigente mediante la aplicación a la misma de la variación experimentada por el Índice General Nacional del sistema de Índices de Precios de Consumo en los últimos doce meses, según los datos publicados anteriores al primer día de cada nuevo año. El devengo del canon, cuya base se haya actualizado conforme a lo expuesto, será exigible en los plazos fijados en las condiciones establecidas en cada título.

En el caso de las concesiones de duración superior a un año, cuyo canon no se haya establecido o revisado aplicando la Orden de 30 de octubre de 1992, previamente se

procederá a su revisión conforme a la misma. Una vez realizada esta revisión quedará actualizado anualmente tal como establece el párrafo anterior.

[. . .]

Disposición adicional décima.

1. Son urbanizaciones marítimo-terrestres los núcleos residenciales en tierra firme dotados de un sistema viario navegable, construido a partir de la inundación artificial de terrenos privados.

2. Las urbanizaciones marítimo-terrestres deberán contar con un instrumento de ordenación territorial o urbanística que se ajuste a las prescripciones que en materia de dominio público marítimo-terrestre se establecen en esta disposición y en sus normas de desarrollo.

3. La realización de las obras para construir los canales navegables de la urbanización marítimo-terrestre que dan lugar a la invasión por el mar o por las aguas de los ríos hasta donde se hagan sensible el efecto de las mareas de terrenos que antes de dichas obras no sean de dominio público marítimo-terrestre, ni estén afectadas por la servidumbre de protección, producirán los siguientes efectos:

a) El terreno inundado se incorporará al dominio público marítimo-terrestre. No obstante, no se incluirán en el dominio público marítimo-terrestre los terrenos de propiedad privada colindantes a la vivienda y retranqueados respecto del canal navegable que se destinen a estacionamiento náutico individual y privado. Tampoco se incorporarán al dominio público marítimo-terrestre los terrenos de titularidad privada colindantes con el canal navegable e inundados como consecuencia de excavaciones, que se destinen a estacionamiento náutico colectivo y privado.

b) La servidumbre de protección preexistente con anterioridad a las obras mantendrá su vigencia. No se generará una nueva servidumbre de protección ni de tránsito, en torno a los espacios inundados.

c) El instrumento de ordenación territorial o urbanística deberá garantizar a través de viales el tránsito y acceso a los canales, en la forma que se establezca reglamentariamente.

4. Los propietarios de las viviendas contiguas a los canales navegables tendrán un derecho de uso de los amarres situados frente a las viviendas. Este derecho está vinculado a la propiedad de la vivienda y solo serán transmisible junto a ella.

5. Las obras para la construcción de los canales navegables y los estacionamientos náuticos a los que se refiere la letra a) del apartado 3, precisarán del correspondiente título administrativo para su realización y en ningún caso afectarán a tramos de costa que constituyan playa o espacios protegidos, de acuerdo con lo que se disponga reglamentariamente.

[. . .]

§ 81

Real Decreto 876/2014, de 10 de octubre, por el que se aprueba el Reglamento General de Costas. [Inclusión parcial]

Ministerio de Agricultura, Alimentación y Medio Ambiente
«BOE» núm. 247, de 11 de octubre de 2014
Última modificación: 20 de abril de 2024
Referencia: BOE-A-2014-10345

[. . .]

REGLAMENTO GENERAL DE COSTAS

[. . .]

TÍTULO III

Utilización del dominio público marítimo-terrestre

CAPÍTULO I

Disposiciones generales

Sección 1.ª Régimen general de utilización

Artículo 60. *Utilización del dominio público marítimo-terrestre.*

1. La utilización del dominio público marítimo-terrestre y, en todo caso, del mar y su ribera será libre, pública y gratuita para los usos comunes y acordes con la naturaleza de aquél, tales como pasear, estar, bañarse, navegar, embarcar y desembarcar, varar, pescar, coger plantas y mariscos y otros actos semejantes que no requieran obras e instalaciones de ningún tipo y que se realicen de acuerdo con las leyes y reglamentos o normas aprobadas conforme a la Ley 22/1988, de 28 de julio.

2. Los usos que tengan especiales circunstancias de intensidad, peligrosidad o rentabilidad y los que requieran la ejecución de obras e instalaciones, sólo podrán ampararse en la existencia de reserva, adscripción, autorización y concesión, con sujeción a lo previsto en la Ley 22/1988, de 28 de julio, y en otras especiales, en su caso, sin que pueda invocarse derecho alguno en virtud de usucapión, cualquiera que sea el tiempo transcurrido (artículo 31 de la Ley 22/1988, de 28 de julio).

3. En la aplicación e interpretación de los artículos contenidos en el presente título se velará por la aplicación de la normativa vigente que tiene por objeto la conservación y el uso sostenible de la costa y del mar.

4. **(Anulado)**

[. . .]

Artículo 64. *Usos e instalaciones de embarque.*

1. Los embarcaderos, rampas u otros tipos de atraques a utilizar por embarcaciones de líneas regulares de tráfico de pasajeros en régimen de explotación comercial, temporal o permanente no podrán ubicarse fuera de la zona de servicio de los puertos.

2. Cuando, por causas debidamente justificadas, las instalaciones a que se refiere el apartado anterior deban situarse fuera de una zona de servicio portuaria existente, deberá estar aprobada, con anterioridad al inicio de las obras, la ampliación de la zona de servicio portuaria, de forma que incluya el dominio público marítimo-terrestre afectado. Dichas instalaciones se ubicarán preferentemente fuera de las playas y previa evaluación de sus efectos sobre las condiciones de protección del entorno.

3. La autorización del emplazamiento de puntos de atraque, de embarque o desembarque o de aproximación a la costa para embarcaciones destinadas a excursiones marítimas turísticas costeras fuera de la zona de servicio de los puertos corresponderá al Servicio Periférico de Costas y será previa a la que deba emitir el órgano competente del Ministerio de Fomento en materia de Marina Mercante.

Sección 2.ª Régimen de utilización de las playas

[. . .]

Artículo 70. *Instalaciones destinadas a actividades deportivas de carácter náutico federado.*

1. Las concesiones y autorizaciones de ocupación del dominio público para instalaciones destinadas a actividades deportivas de carácter náutico federado, que únicamente podrán otorgarse en tramos urbanos de playa, además de cumplir las disposiciones que les sean aplicables con carácter general y las específicas reguladoras de su actividad, deberán ajustarse a los siguientes criterios:

a) Las instalaciones se ubicarán, preferentemente, fuera de la playa. Cuando esto no sea posible, se situarán en los extremos de la playa, adosadas al límite de aquélla.

b) Los usos permitidos en estas instalaciones serán los estrictamente necesarios para realizar la actividad deportiva náutica.

c) Las instalaciones deberán estar adaptadas al entorno en que se encuentren situadas y no podrán exceder de 300 metros cuadrados, excluida la superficie ocupada por la zona de varada.

d) En ningún caso se permitirán instalaciones destinadas a actividades deportivas no náuticas.

2. Con el fin de ordenar la existencia de estas instalaciones y racionalizar su necesidad y ubicación en el litoral, la solicitud de título administrativo deberá ir acompañada de informe de la Federación correspondiente. El informe deberá pronunciarse sobre la dimensión de las instalaciones fijas y, en su caso, la zona de varada.

Con el mismo fin se solicitará informe del órgano competente de la Administración autonómica y, en su caso, de la Autoridad Portuaria correspondiente, que deberán pronunciarse expresamente sobre la posible incidencia con el funcionamiento de puertos deportivos o de otras instalaciones de carácter náutico de su competencia. Si en el plazo de un mes no se emite informe, este se entenderá favorable.

La superficie destinada a zona de varada se determinará en función del tramo de costa en que se ubique, sin que pueda impedir el uso público de la playa para el resto de los fines recogidos en el artículo 31 de la Ley 22/1988, de 28 de julio. En todo caso, la superficie computará a efectos del máximo del 50 por ciento de la superficie de la playa en pleamar.

De conllevar la actividad náutica deportiva el lanzamiento o varada de embarcaciones, deberá dejarse libre permanentemente una franja de 15 metros, como mínimo, desde la orilla en pleamar. Además, deberá hacerse a través de canales debidamente señalizados situados en las proximidades. De no existir canales debidamente autorizados en las proximidades, el

proyecto deberá contemplar el canal correspondiente. Las características técnicas y ubicación del mismo deberán ser informadas favorablemente por Puertos del Estado, previamente a su instalación.

3. Todas las conducciones de servicio a estas instalaciones deberán ser subterráneas.

4. El sistema de saneamiento garantizará una eficaz eliminación de las aguas residuales, así como la ausencia de malos olores. Con este objeto, las instalaciones deberán conectarse a la red de saneamiento general, si ésta existe, quedando en todo caso prohibidos los sistemas de drenaje o absorción que puedan afectar a la arena de las playas o a la calidad de las aguas de baño.

[. . .]

Artículo 73. *Usos prohibidos en zonas de baño.*

1. En las zonas de baño debidamente balizadas estará prohibida la navegación deportiva y de recreo, y la utilización de cualquier tipo de embarcación o medio flotante movido a vela o motor. El lanzamiento o varada de embarcaciones deberá hacerse a través de canales debidamente señalizados, según lo establecido en el artículo 70.2 de este reglamento.

2. En los tramos de costa que no estén balizados como zona de baño se entenderá que ésta ocupa una franja de mar contigua a la costa de una anchura de 200 metros en las playas y 50 metros en el resto de la costa.

Dentro de estas zonas no se podrá navegar a una velocidad superior a tres nudos, debiendo adoptarse las precauciones necesarias para evitar riesgos a la seguridad de la vida humana en el mar. Estará prohibido cualquier tipo de vertido desde las embarcaciones.

[. . .]

CAPÍTULO IV

Autorizaciones

[. . .]

Sección 2.ª Servicios de temporada en playas

Artículo 113. *Autorizaciones de explotación de servicios de temporada.*

1. Las autorizaciones cuyo objeto sea la explotación de servicios de temporada en las playas que sólo requieran instalaciones desmontables, serán otorgadas a los Ayuntamientos que lo soliciten, en la forma que se determina en los apartados siguientes.

2. En ningún caso el otorgamiento de estas autorizaciones podrá desnaturalizar el principio del uso público de las playas (artículo 53 de la Ley 22/1988, de 28 de julio).

3. En el último trimestre del año, el Servicio Periférico de Costas del Ministerio de Agricultura, Alimentación y Medio Ambiente se dirigirá a los Ayuntamientos costeros de su ámbito territorial, fijándose un plazo, que no superará los dos meses, para que soliciten, con carácter preferente, las autorizaciones para la explotación de los servicios de temporada del ejercicio o ejercicios siguientes.

Los servicios de temporada podrán contar con una autorización por un plazo máximo de cuatro años, si bien las instalaciones deberán desmontarse una vez finalizada cada una de las temporadas incluidas en el plazo de duración de la autorización.

4. Los Ayuntamientos interesados en la explotación de los referidos servicios, deberán presentar la solicitud de la correspondiente autorización directamente en el Servicio Periférico de Costas o a través de la comunidad autónoma, dentro del plazo establecido anteriormente, acompañada de la propuesta de delimitación de zonas a ocupar por aquéllos, de los planos de las instalaciones y servicios cuya definición así lo requiera y del estudio económico-financiero.

5. Otorgada la autorización por el Servicio Periférico de Costas, los Ayuntamientos, previo abono del canon de ocupación correspondiente, podrán proceder a su explotación, por sí o por terceros.

6. En caso de explotación por terceros, el Servicio Periférico de Costas incluirá, entre las cláusulas de la autorización, la obligación del Ayuntamiento de exigirles la constitución de un depósito previo a disposición de aquél en la Caja General de Depósitos, para responder de los gastos de la ejecución subsidiaria del levantamiento de las instalaciones si las mismas no se levantan, en el plazo que se fije por dicho Servicio.

El Ayuntamiento comunicará al Servicio Periférico de Costas la relación nominal de los terceros encargados de la explotación, previamente al inicio de la misma. Los Ayuntamientos garantizarán que en los procedimientos para licitar la prestación del servicio de temporada en playas se atenderá al mayor interés y utilidad pública de las propuestas, que se valorarán en función de criterios que deberán ser especificados por los Ayuntamientos en los correspondientes pliegos de condiciones, con respeto a los principios de publicidad, imparcialidad, transparencia y concurrencia competitiva. Estos pliegos se publicarán en el Boletín Oficial de la comunidad autónoma.

El plazo de explotación por terceros no podrá exceder el plazo de la autorización otorgada al Ayuntamiento.

7. Una vez terminada su instalación, el Ayuntamiento requerirá del Servicio Periférico de Costas la práctica de su reconocimiento, a fin de comprobar su coincidencia con la autorización otorgada.

8. El Servicio Periférico de Costas podrá otorgar la autorización a otras personas físicas o jurídicas, previa comunicación al Ayuntamiento y tramitación conforme al procedimiento establecido en este reglamento, en los siguientes casos:

a) Cuando no se hubiera producido la solicitud del Ayuntamiento durante el plazo a que se refiere el apartado 3.

b) Cuando dicha solicitud resultase legalmente inaceptable.

c) Cuando el Ayuntamiento hubiere incurrido en incumplimiento de las condiciones del título en la temporada anterior, desatendiendo el requerimiento expreso de dicho Servicio.

En su caso, el Servicio Periférico de Costas podrá celebrar concurso para su otorgamiento, conforme a lo establecido en el artículo 158 de este reglamento, a los que podrá presentarse el Ayuntamiento en paridad con los demás concursantes.

9. Para los artefactos flotantes de recreo explotados comercialmente se deberá obtener por los interesados la autorización del Servicio Periférico de Costas para el emplazamiento de las zonas de lanzamiento y varada dentro de las delimitadas para los servicios de temporada, previamente a la de funcionamiento a otorgar por la Capitanías Marítimas; en esta última autorización se controlará que el balizamiento de las zonas de baño y de los canales de lanzamiento y varada de los citados artefactos se ejecute de acuerdo con las características técnicas y ubicación de los dispositivos que hayan sido aprobados por el Organismo público Puertos del Estado.

[. . .]

§ 82

Real Decreto 875/2014, de 10 de octubre, por el que se regulan las titulaciones náuticas para el gobierno de las embarcaciones de recreo

Ministerio de Fomento
«BOE» núm. 247, de 11 de octubre de 2014
Última modificación: 30 de diciembre de 2025
Referencia: BOE-A-2014-10344

La Orden FOM/3200/2007, de 26 de octubre, por la que se regulan las condiciones para el gobierno de embarcaciones de recreo, conforma el marco normativo de las titulaciones que habilitan para el gobierno de las embarcaciones de recreo y las motos náuticas, los requisitos para su obtención y la fijación de los medios técnicos y materiales y del personal docente de las escuelas que realicen actividades de enseñanza o impartan prácticas para la obtención de los títulos, por razones de seguridad marítima, de la navegación y de la vida humana en la mar.

Posteriormente, la Orden FOM 189/2010, de 26 de enero, modificó la Orden FOM/3200/2007, de 26 de octubre, por la que se regulan las condiciones para el gobierno de embarcaciones de recreo, con el fin de adaptar su contenido a lo dispuesto en la Ley 17/2009, de 23 de noviembre, sobre el libre acceso a las actividades de servicios y su ejercicio, por la que se incorporó al ordenamiento jurídico español la Directiva 2006/123/CE del Parlamento Europeo y del Consejo, de 12 de diciembre de 2006, relativa a los servicios en el mercado interior.

A lo largo del tiempo transcurrido desde la publicación de dicha orden se han producido una serie de avances, fundamentalmente de tipo técnico, en lo que se refiere a las características de las embarcaciones deportivas y sus equipos a bordo, que se traducen en la necesidad de simplificar los programas de las materias teóricas necesarias para acceder a las titulaciones náuticas de recreo y adaptarlos a la situación vigente, así como en introducir diversos cambios en las atribuciones de los títulos.

De otra parte, se ha puesto de manifiesto la conveniencia de simplificar, en la medida de lo posible, los trámites para el otorgamiento de las titulaciones de recreo, y permitir que las federaciones y escuelas puedan otorgar las licencias de navegación en determinados supuestos.

Asimismo, parece conveniente, en lo que al funcionamiento de las escuelas se refiere, introducir diversas modificaciones a efectos de garantizar la libertad de establecimiento en régimen de competencia en relación con las enseñanzas teóricas.

El conjunto de factores reseñados lleva a la necesidad de acometer la elaboración de una norma que regule todos los aspectos relacionados con los requisitos precisos para la obtención de las titulaciones de recreo y con la impartición de las enseñanzas conducentes a su obtención, conservando la regulación actualmente existente, en tanto en cuanto no se oponga a los objetivos que es preciso regular. Para ello se procederá a la aprobación de este

real decreto en desarrollo reglamentario del artículo 263 del 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 y se derogará la Orden FOM/3200/2007, de 26 de octubre, por la que se regulan las condiciones para el gobierno de embarcaciones de recreo. A su vez, la habilitación normativa para dictar la norma se recoge en la disposición final segunda de dicho texto refundido.

Este real decreto se ha sometido a audiencia de los interlocutores sociales más representativos de los sectores afectados y a informe de las comunidades autónomas con competencias para el otorgamiento de las titulaciones náuticas para el gobierno de las embarcaciones de recreo. Asimismo ha sido sometido a informe de los Ministerios de Sanidad, Servicios Sociales e Igualdad, de Empleo y Seguridad Social, del Interior, de Defensa, de Economía y Competitividad y de Educación, Cultura y Deporte.

En su virtud, a propuesta de la Ministra de Fomento, con la aprobación previa del Ministro de Hacienda y Administraciones Públicas, de acuerdo con el Consejo de Estado y previa deliberación del Consejo de Ministros en su reunión del día 10 de octubre de 2014,

DISPONGO:

CAPÍTULO I

Disposiciones generales

Artículo 1. *Objeto.*

1. El objeto de este real decreto es la regulación de los títulos náuticos que habilitan para el gobierno de las embarcaciones de recreo y las motos náuticas, sus atribuciones y los requisitos y el procedimiento exigidos para su obtención, sin perjuicio de los títulos náutico-deportivos que habiliten específicamente para el gobierno de motos-náuticas.

2. Asimismo, constituye objeto de este real decreto la regulación de los medios técnicos y materiales y de las titulaciones exigibles al personal docente que, por razones de seguridad marítima, de la navegación y de la vida humana en la mar, deben cumplir las escuelas y las federaciones de vela y motonáutica, a efectos de realizar las actividades de formación precisas para la obtención de los títulos náuticos a que se refiere el apartado anterior.

3. No es objeto de este real decreto la regulación del perfil profesional que tendrán aquellas personas que impartan formación teórica orientada exclusivamente a superar las pruebas teóricas convocadas por las distintas administraciones competentes para la obtención de los títulos que habilitan para el gobierno de embarcaciones de recreo.

Artículo 2. *Ámbito de aplicación.*

Este real decreto será de aplicación a todas las actividades relacionadas con la impartición de enseñanzas náuticas de recreo y a los requisitos precisos para la obtención y expedición de los correspondientes títulos y licencia, sin perjuicio de lo que establezca la normativa propia de las comunidades autónomas que hayan asumido competencias en esta materia.

Artículo 3. *Definiciones.*

A efectos de lo dispuesto en este real decreto se entenderá por:

1. Embarcación de recreo, en adelante embarcación: 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 fijados en el apartado 6 de este artículo, utilizada para fines deportivos o de recreo. Quedan comprendidas en esta definición las embarcaciones con fines de formación para la navegación de recreo.

2. 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.

3. Artefactos flotantes de recreo: Embarcaciones proyectadas con fines recreativos o deportivos, de los siguientes tipos:

a) Piraguas, kayaks, canoas sin motor y otros artefactos sin propulsión mecánica.
b) Patines con pedales o provistos de motor con potencia inferior a 3.5 kW.
c) Motos náuticas.
d) Tablas a vela.
e) Tablas deslizantes con motor y otros ingenios similares.
f) Instalaciones flotantes fondeadas.

4. Moto náutica: Artefacto flotante, de menos de 4 metros de eslora, que utiliza un motor de combustión interna con una bomba de chorro de agua como medio principal de propulsión, proyectada para ser manejada por una o más personas sentadas, de pie o de rodillas sobre los límites de un casco y no dentro de ellos.

5. Lugar de abrigo: Lugar en el que fácilmente puede refugiarse una embarcación y permitir la llegada a tierra de sus ocupantes.

6. Eslora: La distancia medida paralelamente a la línea de flotación de referencia y al eje de la embarcación, entre dos planos verticales perpendiculares al plano central de la embarcación, situados uno en la parte más a proa de la misma y el otro en la parte más a popa.

Esta eslora incluye toda las partes estructurales de la embarcación y las que forman parte integrante de la misma, tales como rodas o popas de madera, de metal o de plástico o productos similares, las amuradas y las juntas, casco/cubierta, así como aquellas partes desmontables del casco que actúan como soporte hidrostático o hidrodinámico cuando la embarcación está en reposo o navegando.

Esta eslora excluye todas las partes móviles que se puedan desmontar de forma no destructiva sin afectar a la integridad estructural de la embarcación, tales como palos, penoles, plataformas salientes en cualquier extremo de la embarcación guarniciones de proa, timones, soportes para motores, apoyos para la propulsión y las jarcias, plataformas para zambullirse y acceder a bordo, protecciones y defensas.

Para las embarcaciones con marcado CE la eslora será la que se ajuste a la definición de los párrafos anteriores entre las recogidas en la declaración de conformidad en la embarcación, que es la eslora del casco según se define en la norma UNE EN-ISO 8666-2003.

7. Embarcación a motor: Toda embarcación en la que uno o varios motores constituyen el sistema principal de propulsión.

8. Embarcación a vela: Toda embarcación en la que un aparejo de vela constituye su sistema principal de propulsión.

9. Potencia máxima instalada: La potencia total del motor o suma de motores instalados para la propulsión de la embarcación, medida en kilovatios.

10. Licencia de navegación: Documento emitido por las federaciones de vela y motonáutica, así como por las escuelas náuticas de recreo, bajo su responsabilidad, que habilita al interesado para el gobierno de embarcaciones de recreo y motos náuticas de hasta 6 metros de eslora y una potencia de motor adecuada a las mismas según su fabricante, una vez recibida la formación correspondiente, con sujeción a los requisitos y limitaciones regulados en este real decreto.

11. Título: Habilitación para el gobierno de embarcaciones de recreo que se documenta mediante una anotación registral.

12. Tarjeta: Documento acreditativo de la posesión de un título de recreo.

13. Escuela náutica de recreo: Centro de formación que tiene atribuida la impartición, evaluación y certificación de cualquiera de las prácticas básicas, cursos de formación y/o prácticas complementarias recogidas en este real decreto.

14. Director de escuela náutica de recreo: Persona responsable de la dirección y desarrollo de la actividad de la escuela, así como responsable de la correcta y veraz emisión de las licencias de navegación que pueden emitir las escuelas y del refrendo de los

certificados que acreditan la realización de las prácticas y cursos de formación impartidos en la escuela.

15. Instructor de prácticas: Persona en posesión de alguna de las titulaciones exigidas en este real decreto para la impartición, evaluación y certificación de cualquiera de las prácticas básicas, cursos de formación y las prácticas complementarias recogidas en este real decreto.

16. Prácticas básicas de seguridad y navegación: Prácticas obligatorias conforme a lo dispuesto en este real decreto cuya realización y superación supone que el aspirante a una titulación náutica de recreo ha adquirido los conocimientos prácticos básicos suficientes para navegar, de acuerdo con las atribuciones que confiere cada título.

17. Cursos de formación en radiocomunicaciones: Curso de formación en radiocomunicaciones que habilita para la obtención del título de patrón para navegación básica y la operación de la estación radio de a bordo, de acuerdo a las atribuciones de dicho título.

18. Curso de formación de radio-operador de corto alcance: Curso de formación para la operación de la estación radio de a bordo de acuerdo a los requisitos de la Resolución 343 (REV. CMR-12) de la Unión Internacional de Telecomunicaciones.

19. Curso de formación de radio-operador de largo alcance: Curso de formación para la operación de la estación radio de a bordo de acuerdo a los requisitos de la Resolución 343 (REV. CMR-12) de la Unión Internacional de Telecomunicaciones.

20. Prácticas de navegación a vela: Prácticas complementarias de carácter voluntario, cuya realización y superación supone la capacidad de una persona para navegar a vela, de acuerdo con las atribuciones que le confiere su titulación.

21. Prácticas de navegación: Prácticas complementarias de carácter voluntario, cuya realización y superación habilita a los poseedores del título de patrón de embarcaciones de recreo a navegar entre la Península Ibérica y las Islas Baleares.

22. Navegación nocturna: Toda navegación que se realiza entre el ocaso y el orto.

23. Navegación diurna: Toda navegación que se realiza entre el orto y el ocaso.

Artículo 4. *Habilitaciones de los títulos.*

1. Los títulos reconocidos en este real decreto habilitan, de acuerdo con los requisitos y las excepciones previstas en este real decreto, para el gobierno de las embarcaciones de recreo y de las motos náuticas abanderadas o registradas y matriculadas en España, que sean utilizadas exclusivamente para actividades de recreo o, en su caso, las que permitan las habilitaciones anejas.

2. En ningún caso los títulos regulados en este real decreto habilitan para el gobierno de buques de recreo, tal y como son definidos en el apartado 2 del artículo 3 de este real decreto, ni para la realización de actividades profesionales marítimas a bordo de los mismos.

Artículo 5. *Atribuciones de las titulaciones profesionales y académicas.*

1. Los titulados profesionales marítimos de la sección de puente, de acuerdo con lo establecido en el Real Decreto 973/2009, de 12 de junio, por el que se regula las titulaciones profesionales de la marina mercante, podrán gobernar las embarcaciones de recreo, de acuerdo con las atribuciones que les confiere su título profesional.

2. Los titulados profesionales marítimos de la sección de puente, de acuerdo con lo dispuesto en el Real Decreto 36/2014, de 24 de enero, por el que se regulan los títulos profesionales del sector pesquero, podrán gobernar las embarcaciones de recreo, de acuerdo con las atribuciones que les confiere su título profesional.

3. Para ejercer el gobierno de las embarcaciones será necesario llevar a bordo su tarjeta profesional en vigor.

4. Asimismo, teniendo en consideración la formación recibida, los titulados profesionales y académicos a los que se hace referencia en el anexo I pueden acceder a los títulos de recreo regulados en este real decreto, de acuerdo con las condiciones de convalidación establecidas en dicho anexo.

CAPÍTULO II

De las titulaciones de recreo

Artículo 6. *Títulos y licencia habilitantes.*

1. Los títulos y licencia de recreo son los siguientes:

a) Capitán de yate.
b) Patrón de yate.
c) Patrón de embarcación de recreo.
d) Patrón para la navegación básica.
e) Licencia de navegación.

2. La licencia de navegación y los títulos de patrón para navegación básica y patrón de embarcaciones de recreo se podrán obtener de forma directa. Sin embargo para la obtención de los títulos de patrón de yate y capitán de yate será necesario estar en posesión del título inmediatamente inferior.

3. Las tarjetas y la licencia de navegación se expedirán conforme al formato recogido en el anexo VII de este real decreto.

4. Los poseedores de las tarjetas y de la licencia regulados en este real decreto deberán llevar a bordo dichos documentos siempre que se hagan a la mar.

Artículo 7. *Atribuciones de los títulos.*

Los títulos regulados en este real decreto confieren las siguientes atribuciones:

a) Atribuciones de carácter básico, inherentes a la consecución del título.

b) Atribuciones de carácter complementario de las anteriores, para cuya obtención será preciso cumplir los requisitos y condiciones regulados en los anexos V o VI de este real decreto.

c) Habilitaciones anejas de los títulos náuticos de recreo, que requerirán cumplir los requisitos y condiciones previstos en el capítulo VII.

Artículo 8. *Atribuciones básicas de las titulaciones de recreo.*

Las atribuciones de carácter básico a que se refiere el artículo 7.a) de este real decreto serán las siguientes:

a) Capitán de yate:

1.º Gobierno de embarcaciones de recreo a motor de hasta 24 metros de eslora, que faculta para la navegación sin límites geográficos.

2.º Gobierno de motos náuticas, dentro de los límites específicos de navegación aplicables a éstas, de acuerdo con sus características técnicas.

b) Patrón de yate:

1.º Gobierno de embarcaciones de recreo a motor de hasta 24 metros de eslora, que faculta para navegar en la zona comprendida entre la costa y una línea paralela a la misma trazada a una distancia de 150 millas náuticas.

2.º Gobierno de motos náuticas, dentro de los límites específicos de navegación aplicables a éstas, de acuerdo con sus características técnicas.

c) Patrón de embarcaciones de recreo:

1.º Gobierno de embarcaciones de recreo a motor de hasta 15 metros de eslora, que faculta para navegar en la zona comprendida entre la costa y una línea paralela a la misma, trazada a 12 millas de ésta.

2.º Gobierno de embarcaciones de recreo a motor de hasta 15 metros de eslora, que faculta para la navegación entre islas dentro del archipiélago balear y canario.

3.º Gobierno de motos náuticas, dentro de los límites específicos de navegación aplicables a éstas, de acuerdo con sus características técnicas.

d) Patrón para navegación básica:

1.º Gobierno de embarcaciones de recreo a motor, de hasta 8 metros de eslora, siempre que la embarcación no se aleje más de 5 millas en cualquier dirección de un puerto, marina o lugar de abrigo.

2.º Gobierno de motos náuticas, dentro de los límites específicos de navegación aplicables a éstas, de acuerdo con sus características técnicas.

Artículo 9. *Atribuciones complementarias de las titulaciones de recreo.*

Las atribuciones de carácter complementario mencionadas en el artículo 7 b). de este real decreto serán las siguientes:

a) Capitán de yate: Gobierno de embarcaciones de recreo a vela de hasta 24 metros de eslora, que faculta para la navegación sin límites geográficos.

b) Patrón de yate: Gobierno de embarcaciones de recreo a vela de hasta 24 metros de eslora, que faculta para navegar en la zona comprendida entre la costa y una línea paralela a la misma trazada a una distancia de 150 millas náuticas.

c) Patrón de embarcaciones de recreo:

1.º Gobierno de embarcaciones de recreo a vela de hasta 15 metros de eslora, que faculta para navegar en la zona comprendida entre la costa y una línea paralela a la misma, trazada a 12 millas de ésta.

2.º Gobierno de embarcaciones de recreo a vela de hasta 15 metros de eslora, que faculta para la navegación entre islas dentro del archipiélago balear y canario.

3.º Gobierno de embarcaciones de recreo a motor de hasta 24 metros de eslora, que faculta para navegar en la zona comprendida entre la costa y una línea paralela a la misma, trazada a 12 millas de ésta.

4.º Gobierno de embarcaciones de recreo a motor de hasta 24 metros de eslora, que faculta para la navegación entre islas dentro del archipiélago balear y canario.

5.º Gobierno de embarcaciones de recreo a motor de hasta 24 metros de eslora, que faculta para navegar entre la Península Ibérica y las Islas Baleares, incluidas las islas intermedias.

6.º Gobierno de embarcaciones de recreo a vela de hasta 24 metros de eslora, que faculta para navegar en la zona comprendida entre la costa y una línea paralela a la misma, trazada a 12 millas de ésta.

7.º Gobierno de embarcaciones de recreo a vela de hasta 24 metros de eslora, que faculta para la navegación entre islas dentro del archipiélago balear y canario.

8.º Gobierno de embarcaciones de recreo a vela de hasta 24 metros de eslora, que faculta para navegar entre la Península Ibérica y las Islas Baleares, incluidas las islas intermedias.

d) Patrón para navegación básica: Gobierno de embarcaciones de recreo a vela, de hasta 8 metros de eslora, siempre que la embarcación no se aleje más de 5 millas en cualquier dirección de un puerto, marina o lugar de abrigo.

Artículo 10. *Excepciones.*

1. No será preciso estar en posesión de las titulaciones náuticas de recreo reguladas en este título en los siguientes casos:

a) Para el uso privado de embarcaciones de recreo a motor de hasta 5 metros de eslora y con una potencia nominal máxima de 15 CV, sin dispositivo reductor de potencia.

b) Para el uso deportivo de embarcaciones de vela hasta 6 metros de eslora.

c) Para el manejo de artefactos flotantes o de playa.

En estos casos, no se permitirá que las embarcaciones o artefactos se alejen más de 2 millas náuticas del puerto, marina o playa de salida y la actividad se realizará en régimen de navegación diurna.

2. Se exceptúan de este régimen las motos náuticas.

3. Es requisito necesario haber cumplido 18 años, sin que le sea de aplicación lo dispuesto en el artículo 13.2.

4. No será necesario cumplir con los requisitos de edad ni de titulación regulados en este título para la preparación y participación en competiciones marítimo-deportivas oficiales.

Artículo 11. *Licencias expedidas por las federaciones de vela y motonáutica, así como por las escuelas náuticas de recreo.*

1. Las federaciones de vela y motonáutica y las escuelas náuticas de recreo podrán expedir licencias de navegación que habilitan para el gobierno de motos náuticas y embarcaciones de recreo de hasta 6 metros de eslora y una potencia de motor adecuada a las mismas según su fabricante, que habilitarán para la realización de navegaciones diurnas siempre que no se alejen más de 2 millas náuticas en cualquier dirección de un puerto, marina o lugar de abrigo.

2. Las licencias a que se refiere este artículo garantizan que sus titulares poseen los conocimientos mínimos necesarios para el gobierno de este tipo de embarcaciones y motos náuticas.

3. A los efectos de lo previsto en este artículo, las federaciones de vela y motonáutica deberán cumplir con los mismos requisitos exigidos en el capítulo VI de este real decreto a las escuelas náuticas de recreo, sin perjuicio de lo regulado por las comunidades autónomas que hayan asumido competencias en esta materia.

4. El temario de formación teórica y la formación práctica que deberán recibir los interesados para la obtención de la licencia son los que figuran en los anexos II y III de este real decreto.

5. Realizada la formación teórica y práctica a las que se refiere el apartado anterior, las federaciones de vela y motonáutica y las escuelas náuticas de recreo expedirán las licencias habilitantes y pondrán este hecho en conocimiento de la administración competente, por medios telemáticos, disponiendo para ello de un plazo máximo de 5 días hábiles, contados desde la fecha de otorgamiento de la licencia.

6. En el supuesto de que no se procediera a la comunicación objeto del apartado anterior, se apercibirá a la federación de vela o motonáutica o a la escuela correspondiente de la posible suspensión de sus actividades para otorgar las licencias, con sujeción al procedimiento establecido en el título VI de la Ley 30/1992, de 26 de noviembre, de Régimen Jurídico de las Administraciones Públicas y del Procedimiento Administrativo Común, haciendo efectiva la suspensión si no se produjeran las correspondientes comunicaciones en un plazo inferior a 3 meses desde la recepción del apercibimiento.

CAPÍTULO III

Procedimiento y pruebas para la obtención de los títulos

Artículo 12. *Requisitos para la obtención de los títulos.*

Para la obtención de los títulos regulados en este real decreto, con sus atribuciones de carácter básico, será necesario superar las pruebas teóricas, las prácticas y cursos de formación conforme a lo previsto en los anexos II, III y IV de este real decreto, y superar el reconocimiento psicofísico a que se refiere el artículo 21 de este real decreto.

Para la obtención de las atribuciones de carácter complementario será necesario superar las prácticas a que se refieren los anexos V o VI de este real decreto.

Artículo 13. *Requisitos de edad.*

1. Para obtener los títulos regulados en el artículo anterior, así como la licencia de navegación expedida por las escuelas náuticas de recreo y las federaciones de vela y motonáutica, el interesado deberá tener cumplidos 18 años de edad en el momento en el que realice las pruebas para la obtención de éstos.

2. Sin perjuicio de lo dispuesto en el apartado anterior, los menores de edad que hayan cumplido 16 años en el momento de la realización de las pruebas podrán obtener la licencia de navegación y el título de patrón para navegación básica, siempre que acrediten, mediante su presentación por escrito, el consentimiento de sus padres o tutores y superen los requisitos teóricos y prácticos exigidos en este real decreto.

Artículo 14. *Convocatoria de las pruebas teóricas.*

1. Los órganos administrativos competentes convocarán, organizarán y resolverán los exámenes para la obtención de los títulos regulados en este real decreto, con sujeción a lo dispuesto en el título VI de la Ley 30/1992, de 26 de noviembre.

2. Las actuaciones a seguir en los exámenes teóricos convocados por el Director General de la Marina Mercante en el ámbito correspondiente a las comunidades autónomas que no han asumido el ejercicio efectivo de competencias en materia de enseñanzas náutico-deportivas serán las siguientes:

a) El Director General de la Marina Mercante establecerá anualmente el número de convocatorias ordinarias para cada titulación.

b) Asimismo, el Director General de la Marina Mercante podrá establecer convocatorias extraordinarias, en función de la demanda de los interesados o por cualquier condición objetiva que concurra en cada caso.

c) Para cada convocatoria se constituirá un tribunal de exámenes, integrado por un número de vocales comprendido entre 2 y 5 en función del título objeto de la convocatoria y el número de candidatos previstos, que se someterá en sus actuaciones a lo dispuesto en el capítulo II del título II de la Ley 30/1992, de 26 de noviembre.

d) El secretario del tribunal será un funcionario de la Administración General del Estado.

e) Los vocales serán personal al servicio de la administración pública, con titulación profesional marítima o académica adecuada al título objeto de la convocatoria.

f) En todas las convocatorias se nombrará un tribunal suplente.

g) Los miembros de los tribunales tendrán derecho a percibir las indemnizaciones que procedan de acuerdo con lo dispuesto en la legislación vigente.

h) En la resolución por la que se convoquen las pruebas deberá hacerse constar como mínimo la titulación objeto de la convocatoria, localidad y fecha de las pruebas y la documentación a aportar por el interesado.

3. Los candidatos solicitarán su admisión a examen, mediante solicitud dirigida al Director General de la Marina Mercante, acompañada de la documentación que se requiera en la convocatoria, preferentemente a través de medios telemáticos.

Artículo 15. *Reglas generales sobre la realización de las prácticas y de los cursos de formación.*

1. Las prácticas básicas de seguridad y navegación, así como los cursos de formación en radiocomunicaciones, a que se refiere este real decreto son de carácter obligatorio y su superación será requisito imprescindible para la obtención del título correspondiente.

2. Las prácticas básicas, las complementarias y los cursos de formación deberán impartirse por las escuelas náuticas de recreo, sin perjuicio, de que las administraciones con competencias transferidas pueda convocar exámenes prácticos sustitutivos de dichas prácticas, los cuales deberán, en su caso, evaluar la totalidad del contenido formativo recogido en los anexos III, IV, V y VI de este real decreto.

3. Las federaciones de vela y motonáutica podrán asimismo impartir las prácticas básicas, complementarias y cursos de formación relacionados con el título de patrón para la navegación básica y la licencia de navegación, siempre y cuando, las federaciones de vela y motonáutica cumplan con los mismos requisitos exigidos en el capítulo VI de este real decreto a las escuelas náuticas de recreo.

4. A excepción de las prácticas de seguridad y navegación para la obtención de la licencia de navegación y el título de patrón para navegación básica, así como las prácticas complementarias de vela, que podrán realizarse en aguas interiores, las prácticas reglamentarias se desarrollarán siempre en aguas marítimas.

5. Se utilizarán las instalaciones y embarcaciones de que dispongan las escuelas o federaciones, así como cualquier otro equipamiento adicional necesario para la correcta impartición de las prácticas y cursos de formación. Para los cursos de radiocomunicaciones recogidos en el anexo IV se utilizarán simuladores de radiocomunicaciones que dispongan de una certificación de algún Organismo Notificado, verificando que cumplen bien con los requerimientos del Convenio internacional sobre normas de formación, titulación y guardia para la gente de mar (Código de Formación), 1978, en su forma enmendada, Regla I/12 o

bien con los requerimientos formativos del anexo IV de este real decreto. En los simuladores informáticos, solo será válida la versión certificada, debiendo aquellas versiones posteriores certificarse igualmente.

6. Las prácticas y cursos de formación se realizarán por un instructor responsable de su impartición conforme a lo previsto en este real decreto. El director de la escuela náutica de recreo, o su equivalente en las federaciones de vela y motonáutica, podrá impartir las prácticas siempre y cuando disponga de la titulación exigida para tal fin en este real decreto.

7. Tanto la superación de las prácticas, como los cursos de formación, de acuerdo con los criterios de evaluación especificados en los anexos III, IV, V y VI de este real decreto, conllevará la extensión del certificado pertinente del instructor con el refrendo del director de la escuela o su equivalente en las federaciones de vela y motonáutica.

8. El número máximo de alumnos que podrán participar conjuntamente en cada práctica o curso de formación será de 8 personas, salvo las excepciones previstas en los anexos III, IV, V y VI de este real decreto. No obstante, el instructor podrá, por razones operativas, aumentar el número de alumnos sin que, en ningún caso, el número total de personas embarcadas, incluidos instructores, tripulación en su caso y aspirantes, pueda ser superior al indicado en el certificado de navegabilidad de la embarcación. Tampoco podrán embarcarse personas ajenas a la realización de las prácticas o su supervisión.

En el caso concreto de los cursos de formación en radiocomunicaciones, radio-operador de corto alcance y radiooperador de largo alcance se permitirá un máximo de 2 alumnos por puesto de simulador homologado de radiocomunicaciones, permitiéndose un máximo de 4 puestos por simulador.

9. Se permitirá únicamente la formación de grupos mixtos de alumnos para la impartición de los cursos de radiooperador de corto y largo alcance, debiendo respetarse, en cualquier caso, los contenidos y requisitos específicos para cada curso.

10. Finalizada cada una de las prácticas en las que se utilicen embarcaciones, se descargarán los datos del equipo AIS que dichas embarcaciones deben llevar a bordo y se mantendrá un registro digital de las mismas.

11. Sin perjuicio de lo dispuesto en el apartado anterior, las escuelas y federaciones deberán llevar un registro en el que se hará constar para cada embarcación las navegaciones realizadas por cada aspirante las prácticas y cursos de formación realizados en relación con el título y atribuciones que se pretenda obtener, el lugar o lugares, fechas y horas detalladas de realización de dichas prácticas y cursos, y copia de la certificación que corresponda emitir a la escuela o federación en su caso.

Al registro, en relación con cada práctica y curso de formación, deberá incorporarse el nombre, apellidos, DNI/NIE/Pasaporte y la firma del director de la escuela, o su equivalente en las federaciones de vela y motonáutica, el instructor correspondiente y el alumno.

12. La dirección de la escuela y las federaciones una vez refrendadas las certificaciones procederá a su entrega a los alumnos titulares de las mismas.

Artículo 16. *Obligaciones de comunicación previa a la realización de las prácticas y cursos de formación.*

Las escuelas náuticas de recreo y las federaciones de vela y motonáutica enviarán a la administración competente, con una antelación mínima de 48 horas a la realización de las prácticas reglamentarias y por medios telemáticos la siguiente información:

a) Tipo de práctica o curso a realizar, titulación correspondiente, nombre y matrícula de la embarcación de prácticas, puerto de salida o lugar en el que se llevarán a cabo y nombre y DNI/NIE/Pasaporte del instructor responsable de las mismas, así como relación de los nombres, apellidos e identificación (DNI/NIE/Pasaporte) de los asistentes.

b) En el supuesto de realizarse de forma combinada diferentes tipos de prácticas reglamentarias, se especificará así en la comunicación.

Artículo 17. *Obligaciones de comunicación tras la realización de las prácticas y cursos de formación.*

Una vez realizadas las practicas o cursos de formación, las escuelas náuticas de recreo y las federaciones, en su caso, comunicarán mediante medios telemáticos a la

administración competente la realización de las mismas, en el plazo máximo de 10 días hábiles tras la finalización de las mismas, reseñando el tipo de prácticas o cursos realizados, nombre y matrícula de la embarcación de prácticas, puerto de salida o lugar en el que se llevarán a cabo y nombre y DNI/NIE/Pasaporte del instructor responsable de las mismas, así como la relación de los nombres, apellidos e identificación (DNI/NIE/Pasaporte) de los asistentes que hubieran superado las prácticas.

Artículo 18. *Cursos de formación de radiooperador.*

1. El curso de radiooperador de corto alcance será de carácter obligatorio, siendo su superación requisito imprescindible para la obtención de los títulos de patrón de embarcaciones de recreo, patrón de yate y capitán de yate con sus atribuciones básicas.

2. La superación del curso de radiooperador de corto alcance no será obligatoria para la obtención del título de patrón para la navegación básica. No obstante, en el caso de que se hubiera obtenido habilitará también para la expedición de éste, no siendo necesario realizar la formación específica obligatoria en radiocomunicaciones para la obtención del título de patrón para navegación básica.

3. Una vez superado el curso de radiooperador de corto alcance, no será necesario repetirlo para la obtención de cualquier otra titulación contemplada en este real decreto.

4. El curso de radiooperador de largo alcance será de carácter opcional, siendo válido para la obtención de las titulaciones de este real decreto, sin que en dicho caso sea preciso realizar la formación específica obligatoria en radiocomunicaciones para cada título

Una vez superado dicho curso y obtenida la titulación correspondiente, no será necesario repetirlo nuevamente para la obtención de cualquier otra titulación de las contempladas en este real decreto.

5. Para la obtención del título de patrón para la navegación básica será necesario superar un curso de formación en radiocomunicaciones, según lo dispuesto en el anexo IV de este real decreto.

6. Las escuelas y las federaciones que impartan los cursos objeto de este artículo deberán cumplir las obligaciones de comunicación previa y comunicación posterior a la realización del curso, reguladas en los artículos 16 y 17 de este real decreto.

Artículo 19. *Prácticas reglamentarias de navegación a vela.*

1. Las prácticas reglamentarias de navegación a vela no serán obligatorias para la obtención de las titulaciones reguladas en este real decreto, pero su realización y superación será obligatoria para obtener las atribuciones complementarias de vela.

2. Estas prácticas se regirán por lo dispuesto en el anexo V de este real decreto, se realizarán una sola vez y serán válidas para cualquiera de los títulos náuticos de recreo regulados en este real decreto.

3. Las escuelas y las federaciones que impartan los cursos objeto de este artículo deberán cumplir las obligaciones de comunicación previa y comunicación posterior a la realización de las prácticas reguladas en los artículos 16 y 17 de este real decreto.

Artículo 20. *Certificación de las prácticas.*

1. Los certificados de las prácticas aportados para expedición de los títulos correspondientes llevarán el visado de la comunidad autónoma en la que se realizaron cuando se haya certificado en una comunidad autónoma con competencias transferidas en náutica de recreo y deban presentarse ante otra comunidad autónoma también con competencias transferidas o ante la Dirección General de la Marina Mercante.

2. Los certificados de las prácticas expedidos dentro del ámbito de competencias de la Dirección General de la Marina Mercante que deban presentarse ante una comunidad autónoma con competencias transferidas en náutica de recreo para la expedición del título correspondiente llevarán el visado de la Dirección General de la Marina Mercante.

3. Tanto el visado de las comunidades autónomas con competencias transferidas en náutica de recreo como el de la Dirección General de la Marina Mercante no eximen al instructor de las prácticas o al director de la escuela náutica de recreo de su responsabilidad en la correcta impartición y certificación de las mismas ni de la imposición de las medidas

reguladas por la legislación vigente en caso de detectarse algún tipo de incumplimiento o irregularidad en la impartición o certificación de las prácticas. Dicho visado es una mera confirmación de que el instructor y la escuela náutica de recreo están reconocidos de acuerdo a la legislación vigente, para la impartición y certificación de las prácticas de cara a su aceptación por otra comunidad autónoma o la Dirección General de la Marina Mercante.

4. Las prácticas realizadas en cualquier comunidad autónoma serán aceptadas en el resto de comunidades.

5. El modelo para la certificación de las prácticas utilizado por la Dirección General de la Marina Mercante será el contenido en el anexo III de este real decreto. Las comunidades autónomas que hayan asumido competencias en materia de enseñanzas náutico-deportivas y no utilicen dicho modelo publicarán el que al efecto establezcan, debiendo comunicarlo a la Dirección General de la Marina Mercante y a las otras comunidades autónomas, para su conocimiento y efectos correspondientes.

CAPÍTULO IV

Reconocimiento psicofísicos

Artículo 21. *Reconocimientos psicofísicos.*

1. Para obtener los títulos regulados en este real decreto y la licencia de navegación expedida por las escuelas náuticas de recreo y las federaciones de vela y motonáutica, se deberá superar un reconocimiento psicofísico, conforme a los requisitos exigidos en el anexo VIII de este real decreto.

2. El informe de aptitud psicofísica deberá estar en vigor y aportarse por el interesado en el momento de solicitar la tarjeta habilitante correspondiente. La vigencia del citado informe será de dos años contados desde el momento de su expedición.

3. Si se produjera una modificación de las condiciones psicofísicas, de forma que ésta pudiera afectar a las condiciones para el gobierno de las embarcaciones de recreo, el interesado bien por sí mismo bien a instancias de la administración competente, deberá realizar un nuevo reconocimiento psicofísico, aportando ante la misma el nuevo informe de aptitud psicofísica en el plazo de 3 meses.

4. En el caso de que el informe de aptitud psicofísica implicara la inaptitud para el gobierno de las embarcaciones de recreo, se producirá la caducidad del título, sin perjuicio de lo dispuesto en el apartado siguiente de este artículo.

5. Si en el informe de aptitud psicofísica se determinase la situación de apto condicionada a determinadas condiciones psicofísicas para el gobierno de las embarcaciones de recreo, utilización de prótesis o adaptaciones de la embarcación, la administración competente, a efectos de garantizar la seguridad de la navegación y de la vida humana en la mar, procederá bien a mantener la validez del título obtenido, bien a limitar las atribuciones de éste en relación con el contenido del informe de aptitud.

Artículo 22. *Realización de los reconocimientos psicofísicos.*

1. La acreditación de la aptitud psicofísica para el manejo de embarcaciones de recreo será realizada por los Centros de Reconocimiento de Conductores (en adelante, CRC), inscritos en el Registro de centros de reconocimiento para conductores de vehículos a motor, según determine la normativa de centros de reconocimiento destinados a verificar las aptitudes psicofísicas de los conductores.

2. Los CRC realizarán los reconocimientos médicos correspondientes, de manera análoga a los conductores de permisos ordinarios (no profesionales) para vehículos terrestres a motos, con las especialidades que se establecen en este real decreto.

3. Si el interesado dispone de un certificado de reconocimiento médico de embarque marítimo expedido por el Instituto Social de la Marina en vigor podrá acreditar la aptitud psicofísica contemplada en el anexo VIII de este real decreto mediante la presentación de una fotocopia compulsada del mismo. En el caso de solicitantes militares dicha actitud podrá acreditarse mediante la presentación de certificados expedidos por médicos militares.

4. Los CRC deben confeccionar una historia clínica, en la que se anotarán los resultados de las exploraciones, de acuerdo con el cuadro de enfermedades y deficiencias que son

causa de denegación o de establecimiento de adaptaciones en la embarcación o de condiciones restrictivas para la navegación del apartado 1 del anexo VIII, que será firmada por cada facultativo con su informe parcial. A la vista de dichos resultados, el director del CRC emitirá el informe de aptitud o no, según proceda, en un impreso ajustado al modelo oficial del apartado 2 del anexo VIII, que llevará una fotografía reciente del interesado, sobre la que se estampará la firma del director y el sello del centro.

5. En el supuesto de que se produjera una discrepancia entre dos centros, ésta se dirimirá de manera análoga a la contemplada para los conductores de vehículos terrestres a motor, bien por la autoridad sanitaria provincial o, en su caso, mediante un tercer centro designado al efecto por la Dirección General de la Marina Mercante.

6. En cada expediente, que deberá ir numerado correlativamente comenzando con el número 1 al inicio de cada año natural en el que constan los datos del demandante (filiación, DNI/NIE/Pasaporte, domicilio, fecha de nacimiento, sexo y tipo de permiso), se incluirá la autodeclaración del demandante recogida en el apartado 3 del anexo VIII en la que manifieste la veracidad acerca de su estado de salud y no haber ocultado la existencia de enfermedades o deficiencias, a la vez que presta su consentimiento para la realización de las pruebas y exploraciones pertinentes.

7. No será necesaria la realización de un nuevo reconocimiento para aquellos ciudadanos que acrediten que no han pasado más de dos años desde la fecha de obtención o renovación de su permiso de conducir vehículos terrestres a motor en vigor, para ello presentarán una copia del citado permiso.

8. No obstante lo anterior, será necesaria una revisión de la visión ocular a los efectos de diferenciar los colores, especialmente el verde y el rojo, que deberá realizarse en un CRC.

CAPÍTULO V

De la documentación, registro y control

Artículo 23. *Otorgamiento de los títulos y expedición de las tarjetas.*

1. Aprobado el examen teórico convocado por la administración competente y superadas las prácticas básicas y el curso de formación para operar los equipos de radiocomunicaciones correspondiente, la administración convocante del examen teórico, previa solicitud del interesado y pago de las tasas correspondientes a la tarifa tercera del punto cinco del artículo 17 de la Ley 66/1997, de 30 de diciembre, de Medidas Fiscales, Administrativas y del Orden Social, procederá a la realización de la anotación registral constitutiva del título y a la expedición de la tarjeta.

2. La tarjeta, expedida en formato recogido en el anexo VII, es el documento acreditativo de que su poseedor ha obtenido la titulación que le faculta para el gobierno de las embarcaciones de recreo.

El patrón de la embarcación, siempre que se haga a la mar, deberá poder acreditar que es titular de una tarjeta en vigor.

3. El plazo máximo para proceder a dicha solicitud será de 24 meses, contados desde la fecha en que se hayan publicado las notas definitivas o se hayan superado las prácticas básicas o se haya realizado el curso de formación en radiocomunicaciones oportuno. La superación de dicho plazo implicará el decaimiento en los derechos del interesado y la necesidad de aprobar un nuevo examen teórico así como superar las prácticas básicas y curso de formación en radiocomunicaciones correspondiente.

4. Los plazos anteriormente fijados no se aplicarán a la realización de las prácticas que den lugar al otorgamiento de las atribuciones complementarias, con independencia de que la solicitud de anotación a la administración competente deba hacerse en un plazo máximo de dos años desde su realización, perdiendo su validez de lo contrario.

5. Se entenderá que las prácticas han sido superadas el día en el que se den por concluidas y no el de la fecha de emisión del certificado correspondiente.

Artículo 24. *Requisitos de solicitud de las tarjetas.*

La solicitud de las tarjetas expedidas por la Dirección General de la Marina Mercante se presentará preferentemente por medios telemáticos, irá dirigida al Director General de la

Marina Mercante e incluirá la justificación documental del cumplimiento de los siguientes requisitos:

a) Abono de las tasas por los derechos de expedición de la tarjeta, conforme a lo previsto en el punto 1, tarifa cuarta, del apartado cinco del artículo 17 de la Ley 66/1997, de 30 de diciembre, de Medidas Fiscales, Administrativas y del Orden Social.

b) Certificado de superación de las prácticas y cursos correspondientes.

c) Informe de aptitud psicofísica de acuerdo al artículo 21 de este real decreto.

Artículo 25. *Autorizaciones para navegar durante la tramitación de los expedientes.*

1. Los solicitantes de las tarjetas podrán gobernar embarcaciones de recreo dentro del ámbito de sus atribuciones, limitando la navegación a las aguas territoriales españolas hasta que se produzcan los actos administrativos precisos para la expedición, renovación o convalidación de los títulos recogidos en este real decreto, durante un período máximo de 3 meses contados a partir de la fecha de presentación de la solicitud de dicha tramitación.

2. A efectos de lo previsto en el apartado anterior y durante el plazo citado, deberá llevarse a bordo copia cotejada de la solicitud.

Artículo 26. *Validez de los títulos y tarjetas.*

1. Los títulos regulados en este real decreto no están sujetos a caducidad, sin perjuicio de que una vez en posesión de cualquiera de ellos los de inferior rango queden anulados.

2. Las tarjetas tendrán un periodo de validez de 10 años, transcurridos los cuales deberá solicitarse su renovación, por medios preferentemente telemáticos. Asimismo, cuando los solicitantes hayan cumplido la edad de 70 años, la renovación de la tarjeta deberá solicitarse cada 5 años.

3. Asimismo, procederá la renovación, en los términos previstos en el párrafo anterior, cuando se produzcan los supuestos de pérdida, deterioro, robo, cambio de datos personales o modificación de las atribuciones de las tarjetas.

4. Para la renovación de las tarjetas será preciso cumplimentar los siguientes requisitos:

a) Para los supuestos de transcurso de los plazos a los que se refiere el punto 2 de este artículo, a la solicitud de la renovación deberá adjuntarse justificante del abono de las tasas objeto de la letra a) del artículo 24 de este real decreto y el informe de aptitud psicofísica a que se refiere la letra c) del citado artículo 24.

b) En los casos de pérdida la solicitud deberá acompañarse de declaración jurada y justificante del abono de las tasas a que se refiere la letra a) del artículo 24 de este real decreto.

c) Si la renovación obedece a deterioro de la tarjeta, junto a la solicitud será preciso presentar la tarjeta deteriorada y el abono de las tasas, objeto de la letra a) del artículo 24 de este real decreto.

d) Cuando la renovación se deba a un supuesto de robo, a la solicitud deberá adjuntarse copia del escrito de denuncia y justificante del abono de las tasas, objeto de la letra a) del artículo 24 este real decreto.

e) Si la renovación se produce por cambio de los datos personales, la solicitud deberá ir acompañada del justificante del abono de las tasas, exigidas por la letra a) del artículo 24 de este real decreto.

f) En el supuesto de renovación por cambio de atribuciones, la solicitud deberá ir acompañada del certificado de prácticas o cursos precisos para la obtención de las nuevas atribuciones y justificante del pago de las tasas anteriormente citadas.

5. Para los residentes en el extranjero que quieran proceder a la renovación de las tarjetas expedidas conforme a lo dispuesto en este real decreto, el informe de aptitud psicofísica podrá ser expedido por un facultativo del país de residencia.

6. La solicitud de renovación se efectuará ante la administración que expidió el título original.

Artículo 27. *Convalidación de los títulos.*

1. En el caso de que proceda la convalidación de alguno de los títulos regulados por este real decreto de acuerdo con lo previsto en su anexo I, el interesado deberá solicitarla a la administración competente, por medios preferentemente telemáticos, aportando la siguiente documentación cuando la convalidación corresponda efectuarla a la Dirección General de la Marina Mercante:

a) La documentación a la que se refiere las letras a) y c) del artículo 24 de este real decreto.
b) Fotocopia del título académico, profesional, de la tarjeta profesional o, en su caso, de la certificación emitida por la Dirección de Enseñanza Naval de la Armada.

2. Este último requisito no será de aplicación a los marinos civiles profesionales cuyos títulos hayan sido expedidos por la Dirección General de la Marina Mercante, cuando soliciten la convalidación ante la Dirección General de la Marina Mercante.
3. Es condición obligada estar en posesión del título del que emana la convalidación, no permitiéndose convalidaciones subjetivas derivadas de una demostración parcial de la suficiencia requerida.

Artículo 28. *Coordinación de registros administrativos.*

Los órganos administrativos, responsables de la expedición de los títulos regulados en esta orden, llevarán un registro de los mismos, de forma que permita su consulta por parte de las restantes Administraciones públicas competentes en la materia, a efectos de facilitar a dichas administraciones la información, cooperación y asistencia que precisen en el ámbito de este real decreto, de conformidad con lo previsto en el artículo 4.1.c) de la Ley 30/1992, de 26 de noviembre.

CAPÍTULO VI

De las actividades de formación

Artículo 29. *Requisitos de las escuelas y federaciones en el ámbito en comunidades autónomas que no han asumido competencias en materia de enseñanzas náutico-deportivas y federaciones de vela y moto-náutica.*

1. Para garantizar la consecución de los objetivos de seguridad marítima, de la navegación y de la vida humana en la mar, las escuelas situadas en comunidades autónomas que no hayan asumido competencias en materia de enseñanzas náutico deportivas y las federaciones de vela y motonáutica que deseen desarrollar alguna de las actividades de formación reguladas en este real decreto deberán cumplir desde el comienzo de su actividad los siguientes requisitos:

a) Disponer, debidamente homologado, de todo el equipo necesario para realizar las prácticas y cursos correspondientes a las enseñanzas y pruebas que se vayan a impartir y desarrollar. Las embarcaciones utilizadas para la realización de las prácticas deberán cumplir con los requisitos exigidos en el artículo 33 de este real decreto y disponer del correspondiente certificado de navegabilidad.
b) Los instructores y el personal que impartan las clases y cursos de formación deberán estar en posesión de las titulaciones exigidas en este real decreto.
c) Acreditar, mediante el justificante de pago de la prima correspondiente, que se tiene suscrito y se encuentra en vigor un seguro obligatorio de responsabilidad civil para embarcaciones de recreo, exigido 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.
Además, las embarcaciones destinadas a la realización de las prácticas deberán tener suscrita una póliza de seguro con cobertura suficiente respecto al riesgo de accidentes que puedan afectar a los alumnos embarcados.
d) Presentar a la Dirección General de la Marina Mercante declaración responsable en los términos previstos en el artículo 30 con antelación al inicio de las actividades.

2. La falta de renovación del seguro por parte de las entidades aseguradoras supondrá la paralización inmediata de la actividad que desarrollen las escuelas náuticas de recreo y las federaciones de vela y motonáutica, previa instrucción del correspondiente expediente, conforme a las normas procedimentales previstas en el título VI de la Ley 30/1992, de 26 de noviembre.

Artículo 30. *Declaración responsable previa al inicio de las actividades.*

La declaración responsable a que se refiere la letra d) del artículo anterior se efectuará por cualquiera de los medios previstos en la Ley 30/1992, de 26 de noviembre, haciendo constar en la misma los siguientes datos:

a) Denominación y domicilio de la escuela.
b) Identificación del titular de la misma, de su representante en el caso de que la escuela fuera una persona jurídica y el número de identificación fiscal (NIF) en el último de los supuestos mencionados.
c) Relación de las enseñanzas a impartir.
d) Relación nominativa comprensiva del director de la escuela, o su equivalente en las federaciones de vela y motonáutica y de los instructores y demás personal docente, haciendo constar las titulaciones que posean y los cargos y actividades a desempeñar.
e) Declaración responsable de cumplimiento de los requisitos previstos en el artículo anterior.

Artículo 31. *Requisitos de titulación del personal de las escuelas náuticas de recreo.*

Los instructores de las escuelas que impartan prácticas o cursos de formación en el ámbito de comunidades autónomas que no hayan asumido competencias en náutica de recreo deberán estar en posesión de alguna de las siguientes titulaciones:

1. Para poder impartir las prácticas reglamentarias de seguridad y navegación:

a) Capitán y patrón de yate: Capitán de la Marina Mercante, Piloto de Primera clase de la Marina Mercante, Piloto de Segunda clase de la Marina Mercante, Patrón Mayor de Cabotaje, Capitán de Pesca, Patrón de Altura, Patrón de Pesca de Altura u Oficiales del Cuerpo General de la Armada Española.
b) Patrón de embarcaciones de recreo (PER), patrón para navegación básica (PNB) y licencia de navegación (incluidas las horas de formación teórica de la licencia): Capitán de la Marina Mercante, Piloto de Primera clase de la Marina Mercante, Piloto de Segunda clase de la Marina Mercante, Patrón Mayor de Cabotaje, Capitán de Pesca, Patrón de Altura, Patrón de Pesca de Altura, Patrón de Cabotaje, Patrón de Litoral, Patrón de Primera Clase de Pesca Litoral, Oficiales del Cuerpo General de la Armada Española, Patrón Profesional de Embarcaciones de Recreo, Oficiales del Servicio Marítimo de la Guardia Civil habilitados como Patrón de Buque Oceánico del Cuerpo o Técnico Deportivo Superior en vela con aparejo fijo. Los Técnicos Deportivos en vela con aparejo fijo podrán impartir las prácticas correspondientes al patrón para navegación básica (PNB) y licencia de navegación.

2. Para poder impartir los cursos de formación en radiocomunicaciones:

a) Radio-operador de corto alcance y largo alcance: Oficial Radioelectrónico de Primera o de Segunda clase de la Marina Mercante o bien estar en posesión del título de Operador General del Sistema Mundial de Socorro y Seguridad Marítima además del de Capitán de la Marina Mercante, Piloto de Primera clase de la Marina Mercante, Piloto de Segunda clase de la Marina Mercante, Patrón Mayor de Cabotaje, Capitán de Pesca, Patrón de Altura, Patrón de Pesca de Altura, Patrón de Cabotaje, Patrón de Litoral, Patrón de Primera Clase de Pesca Litoral, Oficiales del Cuerpo General de la Armada Española, Patrón Profesional de Embarcaciones de Recreo, Oficiales del Servicio Marítimo de la Guardia Civil habilitados como Patrón de Buque Oceánico del Cuerpo o Técnico Deportivo Superior en vela con aparejo fijo.
b) Curso de formación en radiocomunicaciones para patrón de navegación básica: Oficial Radioelectrónico de Primera o de Segunda clase de la Marina Mercante o bien estar en posesión del título de Operador Restringido del Sistema Mundial de Socorro y Seguridad

Marítima además del de Capitán de la Marina Mercante, Piloto de Primera clase de la Marina Mercante, Piloto de Segunda clase de la Marina Mercante, Patrón Mayor de Cabotaje, Capitán de Pesca, Patrón de Altura, Patrón de Pesca de Altura, Patrón de Cabotaje, Patrón de Litoral, Patrón de Primera Clase de Pesca Litoral, Oficiales del Cuerpo General de la Armada Española, Patrón Profesional de Embarcaciones de Recreo, Oficiales del Servicio Marítimo de la Guardia Civil habilitados como Patrón de Buque Oceánico del Cuerpo o Técnico Deportivo Superior en vela con aparejo fijo.

3. Para poder impartir las prácticas reglamentarias de navegación a vela: Capitán de la Marina Mercante, Piloto de Primera clase de la Marina Mercante, Piloto de Segunda clase de la Marina Mercante, Patrón Mayor de Cabotaje, Capitán de Pesca, Patrón de Altura, Patrón de Pesca de Altura, Patrón de Cabotaje, Patrón de Litoral, Patrón de Primera Clase de Pesca Litoral, Oficiales del Cuerpo General de la Armada Española, Patrón Profesional de Embarcaciones de Recreo, Técnico Deportivo Superior en vela con aparejo fijo o Técnico Deportivo en vela con aparejo fijo.

4. Para poder impartir las prácticas reglamentarias de navegación: Capitán de la Marina Mercante, Piloto de Primera clase de la Marina Mercante, Piloto de Segunda clase de la Marina Mercante, Patrón Mayor de Cabotaje, Capitán de Pesca, Patrón de Altura, Patrón de Pesca de Altura, Patrón de Cabotaje, Patrón de Litoral, Patrón de Primera Clase de Pesca Litoral, Oficiales del Cuerpo General de la Armada Española o Patrón Profesional de Embarcaciones de Recreo.

5. Los apartados anteriores serán también de aplicación a los ciudadanos de estados miembros de la Unión Europea, siempre que estén en posesión de titulaciones equivalentes a las citadas en los apartados anteriores, expedidas por aquellos.

Artículo 32. *Normas especiales para las escuelas y federaciones ubicadas en comunidades autónomas con competencias en materia de enseñanza náutico-deportivas.*

Sin perjuicio de las normas que establecen las comunidades autónomas con competencia en el ámbito de las enseñanzas náutico-deportivas a efectos de garantizar el cumplimiento de los principios de seguridad marítima, de la navegación y de la vida en la mar, las citadas Administraciones públicas deberán asegurarse de que las escuelas situadas en las mismas cumplan los requisitos siguientes:

1.º Los instructores deberán estar en posesión de las titulaciones objeto del artículo anterior.

2.º Los directores de las escuelas, o su equivalente en las federaciones de vela y motonáutica, deberán acreditar que disponen de todo el equipo necesario para realizar las prácticas y cursos correspondientes a las enseñanzas y pruebas que impartan y desarrollen, debidamente homologados y, en el caso de las embarcaciones amparadas por el certificado de navegabilidad.

Artículo 33. *De las embarcaciones de las escuelas.*

1. Por razones de seguridad marítima, de la navegación y de la vida humana en la mar las embarcaciones designadas para las prácticas deberán ser embarcaciones de recreo con unas esloras mínimas de 6 metros para las prácticas precisas para la obtención de los títulos de patrón para navegación básica y patrón de embarcaciones de recreo y de 11,50 metros para las dedicadas a las prácticas para la obtención de los títulos de patrón de yate y capitán de yate, sin que se puedan utilizar embarcaciones de vela ligera o neumática. Se podrán utilizar únicamente embarcaciones semirrígidas, con una eslora mínima de 4,5 metros, para la impartición de las prácticas correspondientes a la licencia de navegación.

2. Las embarcaciones designadas para las prácticas deberán cumplir con los siguientes requisitos:

1.º Para la realización de las prácticas destinadas a obtener la licencia de navegación, las embarcaciones de prácticas estarán equipadas, además de con todo aquel material necesario para la correcta impartición de las prácticas, como mínimo de acuerdo a las exigencias de la zona 5 de navegación. Adicionalmente llevarán a bordo un equipo AIS tipo

«B» con capacidad de extracción y exportación de datos, sonda y las banderas «A», «C» y «N» del código internacional de señales.

2.º Para la realización de las prácticas destinadas a obtener las titulaciones de patrón de embarcaciones de recreo y patrón para navegación básica, las embarcaciones de prácticas estarán equipadas, además de con todo aquel material necesario para la correcta impartición de las prácticas, como mínimo de acuerdo a las exigencias de la zona 4 de navegación. Adicionalmente llevarán a bordo un equipo AIS tipo «B» con capacidad de extracción y exportación de datos, sonda, corredera, un ancla de capa, cuatro arneses de seguridad, compás de puntas, transportador, regla de 40 cm y las banderas «A», «C» y «N» del código internacional de señales.

3.º Para la realización de las prácticas destinadas a obtener las titulaciones de capitán de yate y patrón de yate así como para la realización de las prácticas reglamentarias de navegación, las embarcaciones de prácticas estarán equipadas, además de con todo aquel material necesario para la correcta impartición de las prácticas, como mínimo de acuerdo a las exigencias de la zona 2 de navegación. Adicionalmente llevarán a bordo un equipo AIS tipo «B» con capacidad de extracción y exportación de datos, sonda, corredera, un radar, un ancla de capa, arneses de seguridad para todas aquellas personas que simultáneamente puedan estar de guardia en cubierta y la bandera «A» del código internacional de señales. Aquellas embarcaciones en las que se impartan las prácticas reglamentarias para la obtención del título de capitán de yate, dispondrán además de dos sextantes, un cronómetro marino, almanaque náutico del año en curso en cualquier formato y diario de navegación.

4.º Las embarcaciones destinadas a la impartición de las prácticas de navegación a vela dispondrán, como mínimo, del equipamiento náutico y aparejo de vela adecuado para cubrir todos los aspectos formativos exigidos en el anexo V de este real decreto.

CAPÍTULO VII

Habilitaciones anejas de los títulos náuticos de recreo

Artículo 34. *Habilitaciones anejas.*

1. Los poseedores de los títulos de capitán de yate, patrón de yate y patrón de embarcaciones de recreo podrán ser habilitados para:

a) Prestar servicios de transporte de suministros, siempre dentro las aguas interiores marítimas y del mar territorial españoles hasta una distancia máxima de cinco millas desde el puerto, puerto deportivo, marina o playa de salida, efectuados mediante embarcaciones de recreo y motos náuticas, con destino a otras embarcaciones o buques de recreo.

b) Realizar actividades de atraque, fondeo, remolque o desplazamiento de embarcaciones de recreo dentro de las aguas correspondientes a puertos, puertos deportivos, marinas o playas, así como su traslado a otro puerto o lugar siempre que la navegación no tenga lugar a una distancia superior a cinco millas náuticas de la costa.

c) Realizar pruebas de mar de embarcaciones de recreo y motos náuticas.

d) El gobierno de embarcaciones de recreo y motos náuticas destinadas al socorrismo en playas.

2. Los poseedores de los títulos de capitán de yate y patrón de yate podrán igualmente patronear embarcaciones de recreo transportando hasta 6 pasajeros para la realización de excursiones turísticas y la práctica de pesca de recreo, dentro del mismo ámbito geográfico señalado en el apartado 1.a).

Artículo 35. *Requisitos de las habilitaciones.*

Los capitanes de yate, los patrones de yate y los patrones de embarcaciones de recreo podrán obtener las habilitaciones anejas a que se refiere el artículo 34 previo cumplimiento de los siguientes requisitos:

a) Disponer de las atribuciones complementarias propias de cada título de náutica de recreo.

b) Haber efectuado el curso de formación básica en seguridad incluido en la Sección A-VI/1 del Convenio internacional sobre normas de formación, titulación y guardia para la gente de mar (Código de Formación), 1978, en su forma enmendada, impartido en centros de formación marítima homologados por la Dirección General de la Marina Mercante.

2. La habilitación facultará para realizar las actividades de prestación de servicio a que se refiere el artículo anterior en embarcaciones de recreo para las que tengan facultado su gobierno, incluidas aquellas matriculadas en la lista 6.ª, siempre con respeto a las condiciones de seguridad que sean exigibles.

3. No se podrá trasladar un número de pasajeros o un volumen de carga mayor de aquel para el que estuviesen diseñadas las embarcaciones, sin que, en ningún caso, el número de pasajeros pueda ser superior a 6 personas.

4. Los titulados a que se refiere este artículo, obtenida la habilitación, podrán desarrollar las actividades para cuyo ejercicio faculta este capítulo, en motos náuticas siempre que la distancia desde el puerto, marina o playa de partida no supere las cinco millas, no se transporten más pasajeros que aquellos indicados por el fabricante de las motos en las instrucciones de uso y una carga no superior a 50 kilos.

Artículo 36. *Tramitación de las habilitaciones.*

1. Para la obtención de la habilitación, por el interesado se presentará solicitud dirigida al Director General de la Marina Mercante, preferentemente por medios telemáticos, acompañada de la acreditación del abono de las tasas exigidas por el artículo 24. En aquellos casos de poseedores de titulaciones expedidas por una Comunidad Autónoma deberán, además, aportar fotocopia de esta, así como certificación emitida por dicha Comunidad Autónoma verificando su autenticidad.

2. La habilitación será válida siempre que tanto el título para el gobierno de embarcaciones de recreo como el certificado de formación básica en seguridad estén en vigor.

CAPÍTULO VIII

Régimen de inspecciones, infracciones y sanciones

Artículo 37. *Actuaciones de inspección.*

1. La Dirección General de la Marina Mercante realizará las inspecciones necesarias al objeto de comprobar la veracidad de la información aportada y el cumplimiento de los requisitos exigidos en este real decreto.

2. En el caso de que se comprobase la inexactitud o el incumplimiento de los requisitos o se modificasen las actividades de las escuelas o de las federaciones de vela y motonáutica de forma sustancial durante su funcionamiento, la Dirección General de la Marina Mercante suspenderá provisionalmente la actividad de las escuelas o de las federaciones hasta que por éstas se subsanen las causas que dieran lugar a la adopción de esta medida e incoará, en su caso, el correspondiente procedimiento sancionador, de acuerdo con lo previsto en el Título IV del Libro Tercero del 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.

3. La suspensión a la que se refiere el apartado anterior se elevará a definitiva cuando así se impusiera como medida accesoria de la sanción que en su caso recayera como resultado del expediente sancionador o bien cuando por la escuela no se subsanen las causas que dieron lugar a la suspensión.

Artículo 38. *Régimen sancionador.*

Las infracciones y sanciones a que haya lugar en relación con las actividades contempladas en este real decreto, se regirán por lo dispuesto en el Título IV del Libro Tercero del texto refundido de la Ley de Puertos del Estado y de la Marina Mercante, por lo establecido en el Título IX de la Ley 30/1992, así como por lo recogido en los correspondientes reglamentos sobre procedimiento sancionador, desarrollados tanto en el Real Decreto 1398/1993, de 4 de agosto, por el que se aprueba el Reglamento del

Procedimiento para el Ejercicio de la Potestad Sancionadora, como en el anexo II del Real Decreto 1772/1994, de 5 de agosto, por el que se adecuan determinados procedimientos administrativos en materia de transportes y carreteras a la Ley 30/1992, de 26 de noviembre, de Régimen Jurídico de las Administraciones Públicas y del Procedimiento Administrativo Común.

Disposición adicional primera. *Gobierno de embarcaciones de la lista octava con titulaciones de recreo.*

1. La Dirección General de la Marina Mercante, a través de las capitanías marítimas competentes por razón de su ámbito funcional, podrá autorizar a los poseedores de los títulos objeto de este real decreto para el gobierno de embarcaciones inscritas en la lista octava del artículo 4 del Real Decreto 1027/1989, de 28 de julio, por el que se regula el abanderamiento, matriculación de buques y registro marítimo, siempre que las embarcaciones estén adscritas a organismos, asociaciones, entidades públicas u organizaciones humanitarias sin ánimo de lucro y realicen actividades exclusivamente de carácter humanitario, científico, salvamento y seguridad de la vida humana en la mar u otros de naturaleza similar.

2. La solicitud se podrá presentar por cualquiera de los medios admitidos por el artículo 38 de la Ley 30/1992, de 26 de noviembre, por la entidad, persona que la represente o por el poseedor del título, debiendo adjuntarse a la misma la siguiente documentación:

a) Nombre, datos personales y título náutico de recreo de quien se solicite la autorización.

b) Descripción de las embarcaciones que podrán gobernar incluido número de matrícula, características y actividades a las que se va a destinar.

3. El capitán marítimo, una vez recibida la solicitud, procederá al examen de los documentos y en el caso de ausencia de alguno de los elementos de la documentación otorgará un plazo de diez días para subsanar las deficiencias observadas.

4. El plazo para la resolución será de 15 días hábiles y en el caso del silencio administrativo éste se estimará positivo.

5. Las autorizaciones objeto de la resolución tendrán validez por el período de tiempo en el que el solicitante preste servicios con la entidad para la que realice sus actividades.

6. Contra la resolución del capitán marítimo se podrá interponer recurso de alzada ante el Director General de la Marina Mercante.

Disposición adicional segunda. *Autorizaciones para personas con discapacidad.*

1. Las personas con discapacidad que estén en posesión de titulaciones de recreo, podrán gobernar aquellas embarcaciones para las que le faculte la titulación, siempre que las embarcaciones hayan sido adaptadas en relación a su discapacidad, permitiendo el gobierno de las mismas en condiciones que garanticen el cumplimiento de las normas de seguridad marítima, de la navegación y de la vida humana en la mar.

2. Las embarcaciones adaptadas por los fabricantes a la discapacidad de las personas que las vayan a gobernar, independientemente de que cuenten con el marcado CE, serán sometidas a una inspección inicial por parte de la Dirección General de la Marina Mercante para comprobar su idoneidad este real decreto en orden a la seguridad marítima, de la navegación y de la vida humana en la mar.

3. Las embarcaciones que experimentaran obras de reforma para su adaptación a la discapacidad de las personas que las gobiernen, realizadas por un taller distinto del fabricante de la embarcación, se someterán a un reconocimiento adicional de una entidad colaboradora para comprobar su idoneidad respecto de la seguridad marítima, de la navegación y de la vida humana en la mar.

Disposición adicional tercera. *Alquiler de embarcaciones de recreo españolas.*

1. Las embarcaciones de recreo españolas se podrán alquilar a cualquier persona física siempre que ésta disponga de un título de recreo o un certificado habilitante en vigor, pudiendo ejercer el gobierno de dichas embarcaciones dentro de las atribuciones que el

título o el certificado le confieran; el cual, deberá estar expedido por el país de su nacionalidad o el de su residencia y siempre que éstos pertenezca al espacio económico europeo o estén recogidos en el anexo IX de este real decreto.

2. En el supuesto de expedición por el país de residencia, ésta se deberá acreditar en el país otorgante del título en el momento de la expedición de éste, para lo cual, el interesado deberá aportar cualquier documento que en derecho justifique la residencia, y en concreto, para los ciudadanos españoles, de acuerdo con lo dispuesto en el artículo 2 del Real Decreto 3425/2000, de 15 de diciembre, sobre inscripción de ciudadanos españoles en los registros de matrícula de oficinas consulares en el extranjero.

3. Las embarcaciones españolas también se podrán alquilar sin tripulación y para la navegación de recreo, a ciudadanos en posesión de un título profesional en vigor expedido por un país firmante del Convenio STCW, según los requisitos de su capítulo II, sin que en ningún caso se puedan sobrepasar las atribuciones que le otorga el título profesional.

Disposición adicional cuarta. *Autorización de titulaciones extranjeras.*

La Dirección General de la Marina Mercante, a través de las capitanías marítimas, autorizará a los ciudadanos del espacio económico europeo, así como a aquellos de los países reconocidos en el anexo IX de este real decreto, para el gobierno de embarcaciones de recreo de pabellón español, siempre que dispongan de un título de recreo expedido por el país de su nacionalidad o el de su residencia, debiendo éste pertenecer también a dicho espacio o ser de los reconocidos en el anexo IX de este real decreto; con sujeción a los requisitos a los que se hace referencia en la disposición adicional tercera de este real decreto.

Disposición adicional quinta. *Exigencia de titulación para el gobierno de embarcaciones de recreo abanderadas en otros Estados.*

1. Toda persona que gobierne una embarcación de recreo, abanderada en otros Estados, que navegue por aguas en las que España ejerza soberanía, derechos soberanos o jurisdicción deberá estar en posesión de una titulación que le habilite para realizar dicha navegación.

2. A los efectos previstos en el apartado anterior la titulación exigible, en aquellos casos en los que la nacionalidad del patrón coincida con la del pabellón de la embarcación, será la requerida de acuerdo con la legislación del país de nacionalidad del patrón; y para los casos en los que no coincidan ambas nacionalidades la titulación será aquella requerida por la legislación del país de residencia del patrón o en su defecto, la de su nacionalidad.

3. La acreditación de la residencia para los españoles se hará de acuerdo con lo dispuesto en el artículo 2 del Real Decreto 3425/2000, de 15 de diciembre, sobre inscripción de ciudadanos españoles en los registros de matrícula de oficinas consulares en el extranjero.

Disposición adicional sexta. *Títulos adquiridos en aplicación de la Orden FOM/3200/2007, de 26 de octubre, por la que se regulan las condiciones para el gobierno de embarcaciones de recreo.*

Los poseedores de títulos obtenidos al amparo de la Orden FOM/3200/2007, de 26 de octubre, por la que se regulan las condiciones para el gobierno de embarcaciones de recreo, podrán optar bien por conservar dichos títulos con las atribuciones que confieren los mismos o bien canjearlos por los títulos regulados en este real decreto, conforme a lo previsto en la disposición adicional siguiente.

Disposición adicional séptima. *Canje de títulos.*

Los títulos expedidos con anterioridad a la entrada en vigor de este real decreto, se podrán canjear, con arreglo a las siguientes equivalencias:

a) Patrón de embarcaciones deportivas a motor segunda clase por patrón para navegación básica: atribuciones básicas y motor 2.ª

b) Patrón de embarcaciones a motor primera clase por patrón para navegación básica: atribuciones básicas y motor 1.ª

c) Patrón de embarcaciones deportivas a vela por patrón para navegación básica: atribuciones básicas, complementaria de vela y embarcaciones deportivas a vela.

d) Patrón de embarcaciones a motor primera clase y patrón de embarcaciones deportivas a vela por patrón de embarcaciones de recreo: atribuciones básicas y complementarias de vela.

e) Patrón de embarcaciones de recreo restringido a motor por patrón de embarcaciones de recreo: atribuciones básicas.

f) Patrón de embarcaciones deportivas de litoral por patrón de embarcación de recreo: atribuciones básicas y complementaria de vela.

g) Patrón de embarcaciones de recreo expedido con anterioridad al año 1999, por patrón de embarcaciones de recreo: atribuciones básicas y complementaria de vela.

h) Patrón de yate habilitado para navegación de altura por capitán de yate: atribuciones básicas y complementaria de vela.

i) Patrón para navegación básica por patrón para navegación básica, con las atribuciones previstas en este real decreto: atribuciones básicas.

j) Patrón para navegación básica vela solo PNB), por patrón para navegación básica: atribuciones básicas y complementaria de vela.

k) Patrón de embarcaciones de recreo por patrón de embarcaciones de recreo, con las atribuciones previstas en este real decreto: atribuciones básicas.

l) Patrón de embarcaciones de recreo (habilitado vela) por patrón de embarcaciones de recreo, con las atribuciones previstas en esta este real decreto: atribuciones básicas y complementaria de vela.

m) Patrón de yate por patrón de yate, con las atribuciones previstas en este real decreto: atribuciones básicas.

n) Patrón de yate habilitado vela por patrón de yate, con las atribuciones previstas en este real decreto: atribuciones básicas y complementaria de vela.

o) Capitán de yate por capitán de yate, con las atribuciones previstas en este real decreto: atribuciones básicas.

p) Capitán de yate habilitado vela por capitán de yate, con las atribuciones previstas en este real decreto: atribuciones básicas y complementaria de vela.

q) Los títulos de patrón para navegación básica expedidos por convalidación del título de marinero de puente o marinero de máquinas de la marina mercante, se convalidarán por patrón de embarcaciones de recreo: atribuciones básicas.

r) Los títulos de patrón para navegación básica (habilitado vela o vela solo PNB) expedidos por convalidación del título de marinero de puente o marinero de máquinas de la marina mercante, se convalidarán por patrón de embarcaciones de recreo: atribuciones básicas y complementaria de vela.

Para poder gobernar embarcaciones de recreo con las nuevas atribuciones sin solicitar la expedición de un nuevo título, será necesario que los titulares de las mismas, porten adicionalmente, la titulación de marinero de puente o marinero de máquinas para justificar esta condición.

s) Autorización Federativa por Licencia de Navegación previa realización de las cuatro horas de prácticas preceptivas para la obtención de la Licencia de Navegación.

Disposición adicional octava. *Requisitos de canje para otras titulaciones.*

1. Los poseedores de los títulos de patrón de embarcaciones deportivas a motor, segunda clase, primera clase y vela podrán acceder a la titulación de patrón de embarcaciones de recreo mediante la realización de las prácticas reglamentarias básicas de seguridad y navegación y el curso de radio-operador de corto alcance, contemplados en este real decreto: atribuciones básicas. Asimismo, podrán, en cualquier caso, obtener las atribuciones complementarias si realizan las prácticas complementarias correspondientes.

2. Los poseedores del título de patrón de embarcaciones deportivas a vela dispondrán, además, de las atribuciones complementarias de vela.

3. Los poseedores del título de patrón de embarcaciones deportivas de litoral podrán acceder al título de patrón de yate, disponiendo de las atribuciones básicas y

complementaria de vela mediante la realización de las prácticas reglamentarias básicas de seguridad y navegación y el curso de radio operador de corto alcance, contemplados en este real decreto.

Disposición adicional novena. *Canje de títulos expedidos por las Comunidades Autónomas.*

La Dirección General de la Marina Mercante canjeará aquellas titulaciones expedidas por las Comunidades Autónomas si así lo solicitan los interesados. Para ello, además de aportar certificación de la Comunidad Autónoma correspondiente, verificando la autenticidad del título a canjear, se seguirá el procedimiento reglado en el artículo 24, letra a).

El informe a que se refiere la letra c) del artículo 24 solo será exigible si el título presentado para su canje se encuentra caducado; en caso contrario, la validez del título emitido se corresponderá con la del aportado por el interesado.

Disposición adicional décima. *Instructores de escuelas con nacionalidad del Reino Unido.*

Los ciudadanos del Reino Unido, que antes del 1 de enero de 2021 fueran instructores autorizados para impartir las prácticas o cursos de formación en escuelas náuticas de recreo, podrán continuar con dicha actividad formativa en los términos de los artículos 31.5 y 32.1.º

Disposición transitoria primera. *Autorizaciones federativas.*

1. En el momento de la entrada en vigor de este real decreto, las autorizaciones federativas que hubieran sido expedidas por las federaciones náutico-deportiva al amparo del artículo 10 de la Orden FOM/3200/2007, de 26 de octubre, por la que se regulan las condiciones para el gobierno de embarcaciones de recreo, conservarán sus atribuciones, salvo que se produjeran las circunstancias previstas en el apartado 3 de esta disposición, pudiendo canjearse en el momento de su renovación por la licencia de navegación si el interesado realiza las 4 horas de prácticas recogidas en el anexo III de este real decreto.

2. A efectos de lo previsto en el apartado anterior, las federaciones náutico-deportivas de España deberán remitir a la Dirección General de la Marina Mercante en el plazo máximo de 2 meses desde la entrada en vigor de este real decreto, firmado y sellado además de en formato digital editable, la siguiente información:

a) Nombre, apellidos y DNI/NIE/Pasaporte de los titulares de las autorizaciones concedidas.
b) Fecha de expedición de la autorización.
c) Lugar de la misma.
d) Responsable de la expedición.

3. Una vez transcurrido el plazo anteriormente citado, sin que se haya producido la remisión de los datos se considerará que no se ha expedido autorización alguna, perdiendo las comprendidas en éste supuesto su validez.

Disposición transitoria segunda. *Situaciones derivadas de la aplicación de la Orden FOM/3200/2007, de 26 de octubre, por la que se regulan las condiciones para el gobierno de embarcaciones de recreo.*

1. Las personas que hubiesen realizado en su totalidad alguna de las prácticas reguladas en la Orden FOM/3200/2007, de 26 de octubre, deberán completar aquellas que les falten de acuerdo a lo estipulado en este real decreto para la expedición del título, disponiendo de un plazo máximo de 24 meses, contados desde la entrada en vigor del presente real decreto, para cumplir los requisitos de expedición del título exigidos en ésta y realizar su solicitud. De lo contrario y teniendo en cuenta el apartado tercero del artículo 23, deberán someterse de nuevo a la totalidad de las pruebas según lo especificado en este real decreto.

2. Se reconocerán las calificaciones obtenidas por aquellas personas que hubiesen aprobado la totalidad del examen teórico correspondiente, según lo estipulado en la Orden FOM/3200/2007, de 26 de octubre, disponiendo de un plazo máximo de 24 meses, contados

desde la entrada en vigor del presente real decreto para cumplir los requisitos de expedición del título exigidos en ésta y realizar su solicitud. De lo contrario y teniendo en cuenta el apartado tercero del artículo 23, deberán someterse de nuevo a la totalidad de las pruebas según lo especificado en este real decreto.

3. Se reconocerán las calificaciones obtenidas por aquellas personas que hubiesen aprobado alguna de las asignaturas que conforman la totalidad de la prueba teórica correspondiente, según lo estipulado en la Orden FOM/3200/2007, de 26 de octubre, durante las tres convocatorias siguientes en las que se realicen pruebas de la titulación a obtener, contadas desde la entrada en vigor de este real decreto. Durante dicho plazo podrán examinarse única y exclusivamente de aquellas materias aún no aprobadas. Superado este plazo deberán someterse de nuevo a la totalidad de la prueba teórica de acuerdo a lo especificado en este real decreto.

Disposición transitoria tercera. *Plazos de adaptación.*

1. Las escuelas actualmente homologadas o reconocidas que no reúnan los requisitos exigidos en este real decreto dispondrán de un plazo de seis meses desde la entrada en vigor del mismo para su cumplimiento.

2. Transcurridos los plazos citados sin que se hayan acreditado los requisitos establecidos, la administración con competencia sobre las escuelas dictará resolución motivada al respecto. Cuando la competencia corresponda a la Dirección General de la Marina Mercante se aplicarán las reglas objeto del artículo 34 de este real decreto.

Disposición transitoria cuarta. *Prácticas en aguas interiores no marítimas.*

Las escuelas que actualmente estén autorizadas a impartir las prácticas de seguridad y navegación para la obtención del título de patrón de embarcaciones de recreo en aguas interiores no marítimas, podrán seguir impartiendo en dichas aguas estas prácticas, durante un plazo máximo de 6 meses desde la entrada en vigor de este real decreto.

Disposición transitoria quinta. *Comunicaciones por medios telemáticos.*

Durante el plazo de un año desde la publicación de esta norma en el «Boletín Oficial del Estado» las comunicaciones a la administración reguladas por este real decreto podrán realizarse por medios que no sean telemáticos.

Disposición transitoria sexta. *Simuladores de radiocomunicaciones homologados por la Dirección General de la Marina Mercante.*

1. Aquellos equipos adquiridos en base a homologaciones anteriores, podrán seguir utilizándose por su comprador, independientemente de que la certificación, una vez caducada, se renueve o no por el fabricante. Para ello será necesario que la normativa con base en la cual se realizó la certificación del Organismo Notificado, no experimente cambios sustanciales, de tal forma que resulte imposible lograr los objetivos de formación descritos en la misma con dichos equipos.

2. Aquellos simuladores homologados directamente por la Dirección General de la Marina Mercante con anterioridad a la entrada en vigor de este real decreto, una vez que hayan caducado las certificaciones que acreditan las homologaciones, seguirán automáticamente en vigor por un plazo máximo de cinco años, transcurridos los cuales, deberán someterse a lo regulado en el artículo 15.5 de este real decreto.

Disposición derogatoria única. *Derogación normativa.*

Queda derogada la Orden FOM/3200/2007, de 26 de octubre, por la que se regulan las condiciones para el gobierno de embarcaciones de recreo y cuantas disposiciones de igual rango o inferior rango se opongan a este real decreto.

Disposición final primera. *Titulo competencial.*

Este real decreto se dicta al amparo del artículo 149.1.20.ª de la Constitución que establece la competencia exclusiva del Estado en materia de marina mercante.

Disposición final segunda. *Competencias de ejecución.*

Los actos de ejecución material para la aplicación de lo dispuesto en este real decreto corresponderán al Director General de la Marina Mercante o a los órganos correspondientes de las comunidades autónomas que hayan asumido competencias en materia de enseñanzas náutico-deportivas.

Disposición final tercera. *Facultades de habilitación.*

1. Se faculta al Ministro de Fomento para modificar los anexos I, II, III, IV, V, VI, y IX de este real decreto, siempre que las modificaciones vinieran impuestas por avances técnicos relacionados con las características de los temarios y de las embarcaciones y equipos para la realización de prácticas, así como cuando las modificaciones debieran efectuarse en virtud de lo dispuesto en normativa nacional o de la Unión Europea.
2. Asimismo, se faculta al Ministro de Fomento para modificar el anexo VIII de este real decreto, siempre que las modificaciones vengan impuestas por progresos o mejoras técnicas en relación con las características de las embarcaciones, su aparato de gobierno y sus equipos, siempre que faciliten su uso por personas con discapacidad de forma que no se produzca discriminación, previa petición del CERMI e informe favorable del Ministerio de Sanidad, Servicios Sociales e Igualdad.
3. Se faculta al Director General de la Marina Mercante para actualizar el anexo VII de este real decreto de acuerdo con las modificaciones legislativas que pudieran justificarlo.

Disposición final cuarta. *Entrada en vigor.*

Este real decreto entrará en vigor a los tres meses de su publicación en el «Boletín Oficial del Estado», salvo las excepciones siguientes:

1. Las previsiones objeto de este real decreto que estén relacionadas con el otorgamiento de las licencias de navegación por las federaciones de vela y motonáutica y por las escuelas de náutica entrarán en vigor a los veinte días de su publicación en el «Boletín Oficial del Estado».
2. El régimen de excepciones objeto del artículo 10 de este real decreto entrará en vigor el día siguiente al de su publicación en el «Boletín Oficial del Estado».

ANEXO I

Convalidaciones

Las titulaciones siguientes tendrán convalidación por el título de Capitán de Yate (atribuciones básicas), de acuerdo a lo especificado en la tabla.

Titulaciones Profesionales de Marina

Titulación	Convalidaciones parciales, de prácticas, habilitaciones, atribuciones complementarias o requisitos específicos
– Capitán de la Marina Mercante. – Pilotos de Primera de la Marina Mercante. – Pilotos de Segunda de la Marina Mercante. – Patrón Mayor de Cabotaje. – Patrón de Altura. – Capitán de Pesca. – Patrón de Pesca de Altura.	– Con atribuciones complementarias de vela.
– Operador General del Sistema Mundial de Socorro y Seguridad Marítima. – Radiotelefonista naval.	– Se convalidan los cursos de formación en radiocomunicaciones.
– Operador Restringido del Sistema Mundial de Socorro y Seguridad Marítima. – Radiotelefonista naval restringido.	– Se convalidan los cursos de formación en radiocomunicaciones.

Titulaciones Académicas

Titulación	Convalidaciones parciales, de prácticas, habilitaciones, atribuciones complementarias o requisitos específicos
– Título universitario oficial de Máster en Ingeniería Náutica y Transporte Marítimo o que proporcione la adquisición de competencias equivalentes. – Título universitario oficial de Grado en Ingeniería Náutica y Transporte Marítimo o que proporcione la adquisición de competencias equivalentes. – Licenciados en Náutica y Transporte Marítimo. – Licenciados en Marina Civil sección Náutica. – Diplomados en Navegación Marítima. – Diplomados de Marina Civil sección Náutica.	– Deberán acreditar la realización de un período de embarque de 3 meses destinado a la obtención del título profesional correspondiente, o certificación de la Universidad correspondiente en la que se acredite que han realizado unas prácticas o formación práctica equivalente a la contemplada en este real decreto (seguridad y navegación, radiocomunicaciones y vela). En cuyo caso las atribuciones serían las básicas y aquellas complementarias acreditadas. – O bien, deberán realizar las prácticas reglamentarias básicas de seguridad y navegación, cursos de formación en radiocomunicaciones y reglamentarias de navegación a vela (éstas últimas si se desean las atribuciones complementarias de vela).
– Técnico Superior en Transporte Marítimo y Pesca de Altura. – Técnico Superior en Navegación, Pesca y Transporte Marítimo.	– Deberán acreditar la realización de un período de embarque de 3 meses destinado a la obtención del título profesional correspondiente, o certificación de la Escuela de Formación Profesional correspondiente en la que se acredite que han realizado unas prácticas o formación práctica equivalente a la contemplada en este real decreto (seguridad y navegación, radiocomunicaciones y vela). En cuyo caso las atribuciones serían las básicas y aquellas complementarias acreditadas. – O bien, deberán realizar las prácticas reglamentarias básicas de seguridad y navegación, cursos de formación en radiocomunicaciones y reglamentarias de navegación a vela (éstas últimas si se desean las atribuciones complementarias de vela).
– Técnico Deportivo Superior en vela con aparejo fijo y con aparejo libre. – Técnico Deportivo en vela con aparejo fijo y con aparejo libre.	– Se convalidan solo las prácticas reglamentarias de navegación a vela.

Titulaciones de la Armada

NOTA: Los empleos, cuerpos, escalas y especialidades de la Armada son los que regula la Ley 39/2007, de 19 de noviembre, de la Carrera Militar y su posterior desarrollo normativo. El personal de la Armada con denominaciones de empleos, cuerpos, escalas y especialidades reguladas por normativas anteriores podrán obtener, caso de corresponder, la convalidación que proceda y que se acreditará mediante el certificado que emita la Dirección de Enseñanza Naval de la Armada.

Titulación	Convalidaciones parciales, de prácticas, habilitaciones, atribuciones complementarias o requisitos específicos
– Alférez de navío del cuerpo general de la Armada. Escala de Oficiales.	– Con atribuciones complementarias de vela.

Titulaciones de la Guardia Civil

Titulación	Convalidaciones parciales, de prácticas, habilitaciones, atribuciones complementarias o requisitos específicos
– Patrón Buques Oceánicos de la Guardia Civil.	

Las titulaciones siguientes tendrán convalidación por el título de Patrón de Yate (atribuciones básicas), de acuerdo a lo especificado en la tabla.

Titulaciones Profesionales de Marina

Titulación	Convalidaciones parciales, de prácticas, habilitaciones, atribuciones complementarias o requisitos específicos
– Patrón de Cabotaje. – Patrón Costero Polivalente. – Patrón de Litoral. – Patrón de Primera clase de Pesca Litoral. – Patrón de Segunda clase de Pesca Litoral.	– Con atribuciones complementarias de vela.
– Operador General del Sistema Mundial de Socorro y Seguridad Marítima. – Radiotelefonista naval.	– Se convalidan los cursos de formación en radiocomunicaciones.
– Operador Restringido del Sistema Mundial de Socorro y Seguridad Marítima. – Radiotelefonista naval restringido.	– Se convalidan los cursos de formación en radiocomunicaciones.

Titulaciones Académicas

Titulación	Convalidaciones parciales, de prácticas, habilitaciones, atribuciones complementarias o requisitos específicos
– Técnico en Navegación y Pesca de Litoral. – Técnico en Pesca y Transporte Marítimo.	– Deberán acreditar la realización de un período de embarque de 3 meses destinado a la obtención del título profesional correspondiente, o certificación de la Escuela de Formación Profesional correspondiente en la que se acredite que han realizado unas prácticas o formación práctica equivalente a la contemplada en este real decreto (seguridad y navegación, radiocomunicaciones y vela). En cuyo caso las atribuciones serían las básicas y aquellas complementarias acreditadas. – O bien, deberán realizar las prácticas reglamentarias básicas de seguridad y navegación, cursos de formación en radiocomunicaciones y reglamentarias de navegación a vela (éstas últimas si se desean las atribuciones complementarias de vela).
– Técnico Deportivo Superior en vela con aparejo fijo y con aparejo libre. – Técnico Deportivo en vela con aparejo fijo y con aparejo libre.	– Se convalidan solo las prácticas reglamentarias de navegación a vela.

Titulaciones de la Armada

NOTA: Los empleos, cuerpos, escalas y especialidades de la Armada son los que regula la Ley 39/2007, de 19 de noviembre, de la Carrera Militar y su posterior desarrollo normativo. El personal de la Armada con denominaciones de empleos, cuerpos, escalas y especialidades reguladas por normativas anteriores podrán obtener, caso de corresponder, la convalidación que proceda y que se acreditará mediante el certificado que emita la Dirección de Enseñanza Naval de la Armada.

Titulación	Convalidaciones parciales, de prácticas, habilitaciones, atribuciones complementarias o requisitos específicos
– Teniente del cuerpo de infantería de marina. Escala de oficiales.	– Con atribuciones complementarias de vela.
– Suboficial de la armada de la especialidad fundamental de maniobra y navegación.	– Con atribuciones complementarias de vela.
– Suboficial de la armada de la especialidad complementaria de hidrografía.	

Titulaciones de la Guardia Civil

Titulación	Convalidaciones parciales, de prácticas, habilitaciones, atribuciones complementarias o requisitos específicos
– Patrón del Servicio Marítimo de la Guardia Civil.	

Otras Titulaciones

Titulación	Convalidaciones parciales, de prácticas, habilitaciones, atribuciones complementarias o requisitos específicos
– Patrón de las embarcaciones del cuerpo de Mossos d´Esquadra.	– De acuerdo al marco establecido en el convenio de colaboración entre la Dirección General de la Marina Mercante y el Instituto de Seguridad Pública de Cataluña, de 6 de mayo de 2010, para la formalización de los estudios náuticos que deben realizar el Cuerpo de Mossos d´Esquadra y el Cuerpo de Bomberos de la Generalitat de Cataluña para el gobierno de sus embarcaciones en las aguas marítimas de su competencia.
– Patrón del Cuerpo de Bombers de la Generalitat de Catalunya.	– De acuerdo al marco establecido en el convenio de colaboración entre la Dirección General de la Marina Mercante y el Instituto de Seguridad Pública de Cataluña, de 6 de mayo de 2010, para la formalización de los estudios náuticos que deben realizar el Cuerpo de Mozos de Escuadra y el Cuerpo de Bomberos de la Generalitat de Cataluña para el gobierno de sus embarcaciones en las aguas marítimas de su competencia.

Las titulaciones siguientes tendrán convalidación por el título de Patrón de Embarcaciones de Recreo (atribuciones básicas), de acuerdo a lo especificado en la tabla.

Titulaciones Profesionales de Marina

Titulación	Convalidaciones parciales, de prácticas, habilitaciones, atribuciones complementarias o requisitos específicos
– Jefes de Máquinas de la Marina Mercante. – Oficial de Máquinas de Primera de la Marina Mercante. – Oficial de Máquinas de Segunda de la Marina Mercante.	– Con atribuciones complementarias de vela.
– Oficiales Radioelectrónicos de Primera de la Marina Mercante. – Oficiales Radioelectrónicos de Segunda de la Marina Mercante.	– Con atribuciones complementarias de vela.
– Patrón Portuario. – Patrón de Tráfico Interior. – Patrón Local de Pesca. – Patrón de Pesca Local.	– Con atribuciones complementarias de vela.
– Mecánico Mayor Naval. – Mecánico Naval. – Mecánico Naval Mayor. – Mecánico Naval de Primera Clase. – Mecánico Naval de Segunda Clase. – Mecánico de Litoral.	– Con atribuciones complementarias de vela.
– Marinero de Puente de la Marina Mercante. – Marineros de Máquinas de la Marina Mercante.	– Con atribuciones complementarias de vela.
– Operador General del Sistema Mundial de Socorro y Seguridad Marítima. – Radiotelefonista naval.	– Se convalidan los cursos de formación en radiocomunicaciones.
– Operador Restringido del Sistema Mundial de Socorro y Seguridad Marítima. – Radiotelefonista naval restringido.	– Se convalidan los cursos de formación en radiocomunicaciones.

Titulaciones Académicas

Titulación	Convalidaciones parciales, de prácticas, habilitaciones, atribuciones complementarias o requisitos específicos
– Master en Ingeniería Marina. – Grado en Ingeniería Marina. – Licenciados en Máquinas Navales. – Licenciados en Marina Civil, sección Máquinas. Diplomados en Máquinas Navales. – Diplomados en Marina Civil, sección Máquinas.	– Deberán acreditar la realización de un período de embarque de 3 meses destinado a la obtención del título profesional correspondiente, o certificación de la Universidad correspondiente en la que se acredite que han realizado unas prácticas o formación práctica equivalente a la contemplada en este real decreto (seguridad y navegación, radiocomunicaciones, vela y navegación). En cuyo caso las atribuciones serían las básicas y aquellas complementarias acreditadas. – O bien, deberán realizar las prácticas reglamentarias básicas de seguridad y navegación, cursos de formación en radiocomunicaciones y reglamentarias de navegación a vela (éstas últimas si se desean las atribuciones complementarias de vela), así como reglamentarias de navegación (si se desea las atribuciones complementarias de navegación).
– Licenciados en Radioelectrónica Naval. – Licenciados en Marina Civil, sección Radioelectrónica. Diplomados en Radioelectrónica Naval. – Diplomados en Marina Civil, sección Radioelectrónica.	– Deberán acreditar la realización de un período de embarque de 3 meses destinado a la obtención del título profesional correspondiente, o certificación de la Universidad correspondiente en la que se acredite que han realizado unas prácticas o formación práctica equivalente a la contemplada en este real decreto (seguridad y navegación, radiocomunicaciones, vela y navegación). En cuyo caso las atribuciones serían las básicas y aquellas complementarias acreditadas. – O bien, deberán realizar las prácticas reglamentarias básicas de seguridad y navegación, cursos de formación en radiocomunicaciones y reglamentarias de navegación a vela (éstas últimas si se desean las atribuciones complementarias de vela), así como reglamentarias de navegación (si se desea las atribuciones complementarias de navegación).
– Técnico Superior en Organización del Mantenimiento de Maquinaria de Buques y Embarcaciones. – Técnico Superior en Supervisión y Control de Máquinas en Instalaciones del Buque.	– Deberán acreditar la realización de un período de embarque de 3 meses destinado a la obtención del título profesional correspondiente, o certificación de la Escuela de Formación Profesional correspondiente en la que se acredite que han realizado unas prácticas o formación práctica equivalente a la contemplada en este real decreto (seguridad y navegación, radiocomunicaciones, vela y navegación). En cuyo caso las atribuciones serían las básicas y aquellas complementarias acreditadas. – O bien, deberán realizar las prácticas reglamentarias básicas de seguridad y navegación, cursos de formación en radiocomunicaciones y reglamentarias de navegación a vela (éstas últimas si se desean las atribuciones complementarias de vela), así como reglamentarias de navegación (si se desea las atribuciones complementarias de navegación).
– Haber aprobado al menos los dos primeros cursos lectivos del Grado en Ingeniería Náutica y Transporte Marítimo. – Haber aprobado al menos los dos primeros cursos lectivos del Grado en Ingeniería Marina. – Haber aprobado al menos los dos primeros cursos lectivos de los estudios superiores de Marina Civil.	– Deberán acreditar la realización de un período de embarque de 3 meses destinado a la obtención del título profesional correspondiente, o certificación de la Universidad correspondiente en la que se acredite que han realizado unas prácticas o formación práctica equivalente a la contemplada en este real decreto (seguridad y navegación, radiocomunicaciones, vela y navegación). En cuyo caso las atribuciones serían las básicas y aquellas complementarias acreditadas. – O bien, deberán realizar las prácticas reglamentarias básicas de seguridad y navegación, cursos de formación en radiocomunicaciones y reglamentarias de navegación a vela (éstas últimas si se desean las atribuciones complementarias de vela), así como reglamentarias de navegación (si se desea las atribuciones complementarias de navegación).
– Técnico Deportivo Superior en vela con aparejo fijo. Técnico Deportivo en vela con aparejo fijo.	– Con atribuciones complementarias de vela.
– Técnico Deportivo Superior en vela con aparejo libre. Técnico Deportivo en vela con aparejo libre.	– Se convalidan solo las prácticas reglamentarias de vela.

Titulaciones de la Armada

NOTA: Los empleos, cuerpos, escalas y especialidades de la Armada son los que regula la Ley 39/2007, de 19 de noviembre, de la Carrera Militar y su posterior desarrollo normativo. El personal de la Armada con denominaciones de empleos, cuerpos, escalas y especialidades reguladas por normativas anteriores podrán

obtener, caso de corresponder, la convalidación que proceda y que se acreditará mediante el certificado que emita la Dirección de Enseñanza Naval de la Armada.

Titulación	Convalidaciones parciales, de prácticas, habilitaciones, atribuciones complementarias o requisitos específicos
– Alférez de fragata (militar de complemento) adscrito al cuerpo general de la armada.	– Con atribuciones complementarias de vela.
– Suboficial de la armada de la especialidad fundamental de sistemas y de la especialidad fundamental de energía y propulsión.	
– Suboficial de la armada de la especialidad complementaria de buzo	
– Cabo primero de la armada de la especialidad fundamental de maniobra y navegación.	– Con atribuciones complementarias de vela.

Titulaciones de la Guardia Civil

Titulación	Convalidaciones parciales, de prácticas, habilitaciones, atribuciones complementarias o requisitos específicos
– Marinero y Mecánico-Marinero del Servicio Marítimo de la Guardia Civil.	
– Buceador Guardia Civil (Especialidad Actividades Subacuáticas).	

Titulaciones del Servicio de Vigilancia Aduanera

Titulación	Convalidaciones parciales, de prácticas, habilitaciones, atribuciones complementarias o requisitos específicos
– Cuerpo de Agentes del Servicio de Vigilancia Aduanera, especialidad marítima.	

Las titulaciones siguientes tendrán convalidación por el título de Patrón para Navegación Básica (atribuciones básicas), de acuerdo a lo especificado en la tabla.

Titulaciones Profesionales de Marina

Titulación	Convalidaciones parciales, de prácticas, habilitaciones, atribuciones complementarias o requisitos específicos
– Marinero pescador. – Certificado de competencia de marinero.	– Tanto el certificado de competencia de marinero como el de marinero pescador no podrán presentar restricciones, de lo contrario se deberá acreditar la realización de un período de embarque no inferior a 6 meses, como tripulante subalterno en buques de pesca o auxiliar de acuicultura.
– Operador General del Sistema Mundial de Socorro y Seguridad Marítima. – Radiotelefonista naval.	– Se convalidan los cursos de formación en radiocomunicaciones.
– Operador Restringido del Sistema Mundial de Socorro y Seguridad Marítima. – Radiotelefonista naval restringido.	– Se convalidan los cursos de formación en radiocomunicaciones.

Titulaciones Académicas

Titulación	Convalidaciones parciales, de prácticas, habilitaciones, atribuciones complementarias o requisitos específicos
– Técnico en Mantenimiento y Control de la Maquinaria de Buques y Embarcaciones. – Técnico en Operación, Control y Mantenimiento de Máquinas e Instalaciones del Buque.	– Deberán acreditar la realización de un período de embarque de 3 meses destinado a la obtención del título profesional correspondiente, o certificación de la Escuela de Formación Profesional correspondiente en la que se acredite que han realizado unas prácticas o formación práctica equivalente a la contemplada en este real decreto (seguridad y navegación, radiocomunicaciones y vela). En cuyo caso las atribuciones serían las básicas y aquellas complementarias acreditadas. – O bien, deberán realizar las prácticas reglamentarias básicas de seguridad y navegación, cursos de formación en radiocomunicaciones y reglamentarias de navegación a vela (éstas últimas si se desean las atribuciones complementarias de vela).
– Técnico Deportivo en vela con aparejo fijo y aparejo libre (ciclo inicial).	– Con atribuciones complementarias de vela.

Titulaciones de la Armada

Titulación	Convalidaciones parciales, de prácticas, habilitaciones, atribuciones complementarias o requisitos específicos
– Alféreces de Navío del Cuerpo de Ingenieros. (Escala Oficiales).	
– Alféreces de Fragata del Cuerpo de Ingenieros. (Escala Técnica).	
–Tenientes del Cuerpo de Intendencia. (Escala Oficiales).	– Deberán acreditar mediante certificado estudios realizados en ENM.
– Alféreces de Fragata y Alféreces (Militares de Complemento de la Armada). – Excepto los adscritos al Cuerpo General de la Armada.	
– Cabo de la Armada de la especialidad de Maniobra y Navegación.	– Habilitado vela.

ANEXO II

Realización y temario de las pruebas teóricas

Este anexo desarrolla los temarios y pruebas teóricas de acuerdo a los siguientes puntos:

1. Licencia de navegación. Temario de conocimientos teóricos.
2. Patrón para navegación básica.

A. Temario de conocimientos teóricos.
B. Examen teórico.

3. Patrón de embarcaciones de recreo.

A. Temario de conocimientos teóricos.
B. Examen teórico.
C. Relación existente entre las pruebas del patrón para navegación básica y el patrón de embarcaciones de recreo.

4. Patrón de yate.

A. Temario de conocimientos teóricos.
B. Examen teórico.

5. Capitán de yate.

A. Temario de conocimientos teóricos.
B. Examen teórico.

1. Licencia de navegación

Temario de conocimientos teóricos

1. Se impartirán dos horas de teoría durante las cuales se realizará una introducción a los contenidos prácticos recogidos en el Anexo III. Asimismo, se impartirán conocimientos sobre limitaciones a la navegación en playas no balizadas, balizadas y sus canales de acceso. Normativa respecto al tráfico marítimo y navegación interior en los puertos. Marcas laterales de la región A. Forma de gobernar la embarcación para evitar balances y cabezadas e importancia de no atravesarse a la mar. Reglas 4 a 8, 11 a 19 y 37 (incluido el anexo IV) del Reglamento Internacional para Prevenir Abordajes.

2. Además se impartirán nociones básicas para el uso de una estación de radio VHF portátil, limitándose al conocimiento del canal 16, su uso en caso de emergencia y las comunicaciones básicas de rutina, así como la forma de contactar con Salvamento Marítimo (canal 16 y teléfonos 112 y 900 202 202).

Esta formación teórica podrá impartirse en un aula o bien en la propia embarcación de prácticas.

2. Patrón para Navegación Básica (PNB)

Temario de conocimientos teóricos

Unidad Teórica 1. Nomenclatura Náutica.

UT1	Identificación	Definiciones de:
1.1	Casco.	– Casco y cubierta. – Proa y popa. – Línea y plano de crujía, para definir: Estribor y babor. – Costados, amura, través y aleta. – Plano de flotación, para definir: Obra viva (carena) y obra muerta. – Bañera e imbornales. – Escotillas, escotilla principal. – Lumbreras y manguerotes ventilación. – Portillos y tragaluces. – Pasamanos, candeleros y guardamancebos.
1.2	Estructura.	– Quilla, roda, codaste, cuadernas, baos, borda, regala, mamparos, plan y sentina. – Grifos de fondo. – Bombas de achique.
1.3	Equipo de fondeo.	– Molinete: Barbotén, embrague y freno. – Línea de fondeo. Grillete de unión. Partes del ancla sin cepo. – Forma del ancla de arado, del ancla Danforth y del rezón. – En referencia al ancla y la maniobra de fondeo, definiciones de: Virar, filar, a la pendura, a pique, levar, zarpar, clara y libre.
1.4	Timón.	– Partes del timón: Caña o rueda, mecha, limera, guardines y pala.
1.5	Hélice.	– Partes de la hélice: Eje, bocina, núcleo, palas y capacete. – Hélice dextrógira y hélice levógira. – Hélices gemelas de giro al exterior. – Hélice de palas abatibles.
1.6	Dimensiones.	– Eslora, manga y manga máxima, puntal, franco bordo, calado de proa, calado de popa, calado medio y asiento. – Desplazamiento máximo en embarcaciones de recreo.
1.7	Terminología.	– Escorar y adrizar. Barlovento y sotavento.

Unidad Teórica 2. Elementos de amarre y fondeo.

UT2	Identificación	
2.1	Elementos de amarre.	– Definiciones de: Noray, muertos, boyas, defensas, bichero, chicote, seno, firme y gaza, guía-cabos, roldana, bitas y cornamusas.
2.2	Nudos.	– Indicar para qué se emplean los siguientes nudos: Llano, vuelta de rezón, ballestrinque y as de guía.

UT2	Identificación	
2.3	Fondeo.	– Elección del lugar de fondeo y del tenedero. – Fondeo a la gira con un ancla: Maniobra, longitud del fondeo, círculo de borneo. – Garreo. – Vigilancia durante el fondeo: Marcas, alarma de sonda. – Orinque. – Maniobra de levar el ancla.

Unidad Teórica 3. Seguridad en la mar.

UT3	Identificación	
3.1	Estabilidad.	– Definiciones de: ● Movimiento de balance y cabezada. ● Estabilidad estática transversal y longitudinal (sin entrar en su estudio). – Forma de gobernar para evitar balances y cabezadas. – Importancia de no atravesarse a la mar.
3.2	Comprobaciones antes de hacerse a la mar.	– Ser consciente de la necesidad e importancia de realizar una serie de comprobaciones previas a la salida a la mar. – Poder enumerar las siguientes: ● Niveles de aceite, filtros decantación de agua e impurezas, líquido refrigerante, refrigeración, correa del alternador, nivel de combustible, agua dulce, baterías, luces de navegación, equipo de radio, estanqueidad, sistema de gobierno y propulsión, ausencia de gases explosivos, fugas de aceite o combustible, parte meteorológico, existencia y estado de elementos de seguridad (chalecos, aros salvavidas, equipo pirotécnico y extintores).
3.3	Medidas a tomar a bordo con mal tiempo.	– Estiba y trinca a son de mar. – Revisión de todas las aberturas. Cierre de grifos de fondo. – Derrota a seguir: Capear o correr el temporal. – Riesgos de una costa a sotavento.
3.4	Tormentas eléctricas.	– Protección de las tormentas eléctricas e influencia en la aguja.
3.5	Baja visibilidad.	– Precauciones en la navegación con niebla, el reflector radar, evitar el tráfico marítimo. – Precauciones para la navegación nocturna.
3.6	Aguas someras.	– Definición de aguas someras. – Precauciones en la navegación en aguas someras.
3.7	Material de seguridad.	Descripción, recomendaciones de uso y estiba de los siguientes elementos: – Chalecos salvavidas. – Arneses y líneas de vida. – Aros salvavidas y balsas salvavidas. – Bengalas de mano, cohetes con luz roja y paracaídas y señales fumígenas flotantes. – Espejo de señales y bocina de niebla. – Extintores portátiles y baldes contra-incendios.
3.8	Hombre al agua.	– Prevención para evitar una situación de hombre al agua: Arnés de seguridad, iluminación. – Hombre al agua: Librar la hélice, señalización del náufrago, balizamiento individual, lanzamiento de ayudas. – Maniobras de aproximación cuando se ve al náufrago: Maniobra de Anderson y maniobra de Boutakow. – Maniobras de búsqueda cuando no se ve al náufrago: Exploración en espiral cuadrada y exploración por sectores. – Uso del sistema de navegación por satélite (GNSS) en caso de caída de hombre al agua. – Precauciones durante la recogida. – Reanimación de un náufrago: Respiración boca a boca y masaje cardiaco. – Hipotermia: Concepto y medidas a tomar.
3.9	Remolque.	– Maniobra de aproximación, dar y tomar el remolque, forma de navegar el remolcador y el remolcado.
3.10	Salvamento Marítimo.	– Además de mediante el uso de la estación radio de a bordo, forma de contactar con S.M: 112 y 900 202 202.

Unidad Teórica 4. Legislación.

UT4	Identificación	
4.1	Normas que afectan a las embarcaciones de recreo.	– Respecto al tráfico marítimo y navegación interior en los puertos.

UT4	Identificación	
4.2	Limitaciones a la navegación.	– En lugares próximos a la costa. – En playas no balizadas. – En playas balizadas y canales de acceso. – En reservas marinas.
4.3	Buzos y bañistas.	Precauciones a tomar ante la presencia de: – Bañistas. – Buzos. Banderas «Alfa» del código Internacional de señales y «Bravo» modificada.
4.4	Prevención de la contaminación.	– Idea sobre el régimen de descargas y vertidos al mar de las embarcaciones de recreo, según la Orden FOM 1144/2003, de 28 de abril, o aquella que la pudiera sustituir. – Idea sobre el régimen de entrega de desechos generados por las embarcaciones de recreo, según el Real Decreto 1381/2002, de 20 de diciembre, o aquel que lo pudiera sustituir. – Régimen de vertido de basuras al mar según el capítulo V del Convenio Internacional MARPOL: ● Ámbito de aplicación (regla 2). ● Prohibición general de la descarga de basuras en el mar (regla 3). ● Descarga de basuras fuera de las zonas especiales (regla 4). ● Descarga de basuras dentro de zonas especiales, caso concreto del Mediterráneo (regla 6). – Responsabilidad del patrón por contaminación. – Conducta ante un avistamiento de contaminación durante la navegación: Obligación de informar.
4.5	Pabellón nacional.	– Bandera nacional en embarcaciones de recreo. – Uso de la bandera de la Comunidad Autónoma.
4.6	Salvamento.	– Obligación de prestar auxilio a las personas según el párrafo 1, regla 33, capítulo V, del convenio internacional SOLAS.
4.7	Protección de espacios naturales del medio marino.	Zonas Especialmente Protegidas de Importancia para el Mediterráneo (ZEPIM). Caso concreto en el Mediterráneo: praderas de Posidonia Oceánica.

Unidad Teórica 5. Balizamiento.

UT5	Identificación	
5.1	Normativa IALA	Marcas laterales región A, marcas cardinales, marcas de peligro aislado, marcas de aguas navegables y marcas especiales.
En cada Resolución de Convocatorias se especificará la normativa IALA en la que se basarán los exámenes.		

Unidad Teórica 6. Reglamento Internacional para Prevenir Abordajes en la Mar (RIPA).

UT6	Identificación	
6.1	Generalidades.	Reglas 1 a 3.
6.2	Reglas de rumbo y gobierno.	Reglas 4 a 19.
6.3	Luces y Marcas.	Reglas 20, 21 y 23 a 31.
6.4	Señales acústicas y luminosas.	Reglas 32 a 37.
6.5	Señales de peligro.	Anexo IV.
Queda expresamente excluido:		Regla 22 y Anexos I, II y III. Cualquier interpretación que no se ajuste a lo escrito textualmente en el Reglamento.

Examen teórico

1. El examen se compondrá de 27 preguntas tipo test de formulación independiente entre sí, con cuatro posibles respuestas cada una. Siendo su duración máxima de 45 minutos.

2. El examen se corregirá mediante un doble criterio de valoración, de tal forma que para lograr el aprobado se deberá responder correctamente un mínimo de 17 preguntas, no permitiéndose en ciertas materias, superar un número máximo de errores:

a) De Balizamiento, máximo 2 errores permitidos.
b) De Reglamento, máximo 5 errores permitidos.

La distribución de las preguntas de acuerdo a las materias de examen se hará según el siguiente cuadro.

UT	Identificación	Número de preguntas de examen	Número máximo de errores permitidos	Número mínimo de respuestas correctas
1	Nomenclatura Náutica	4	–	–
2	Elementos de amarre y fondeo.	2	–	–
3	Seguridad	4	–	–
4	Legislación	2	–	–
5	Balizamiento	5	2	3
6	Reglamento (RIPA)	10	5	5
Total examen		27	10	17

3. Patrón de Embarcaciones de Recreo (PER)

Temario de conocimientos teóricos

Unidad Teórica 1. Nomenclatura náutica.

UT1	Identificación	Definiciones de:
1.1	Casco.	– Casco y cubierta. – Proa y popa. – Línea y plano de crujía, para definir: Estribor y babor. – Costados, amura, través y aleta. – Plano de flotación, para definir: Obra viva (carena) y obra muerta. – Bañera e imbornales. – Escotillas, escotilla principal. – Lumbreras y manguerotes ventilación. – Portillos y tragaluces. – Pasamanos, candeleros y guardamancebos.
1.2	Estructura.	– Quilla, roda, codaste, cuadernas, baos, borda, regala, mamparos, plan y sentina. – Grifos de fondo. – Bombas de achique.
1.3	Equipo de fondeo.	– Molinete: Barbotén, embrague y freno. – Línea de fondeo. Grillete de unión. Partes del ancla sin cepo. – Forma del ancla de arado, del ancla Danforth y del rezón. – En referencia al ancla y la maniobra de fondeo, definiciones de: Virar, filar, a la pendura, a pique, levar, zarpar, clara y libre.
1.4	Timón.	– Partes del timón: Caña o rueda, mecha, limera, guardines y pala.
1.5	Hélice.	– Partes de la hélice: Eje, bocina, núcleo, palas y capacete. – Hélice dextrógira y hélice levógira. – Hélices gemelas de giro al exterior. – Hélice de palas abatibles.
1.6	Dimensiones.	– Eslora, manga y manga máxima, puntal, franco bordo, calado de proa, calado de popa, calado medio y asiento. – Desplazamiento máximo en embarcaciones de recreo.
1.7	Terminología.	– Escorar y adrizar. Barlovento y sotavento.

Unidad Teórica 2. Elementos de amarre y fondeo.

UT2	Identificación	
2.1	Elementos de amarre.	– Definiciones de: Noray, muertos, boyas, defensas, bichero, chicote, seno, firme y gaza, guía-cabos, roldana, bitas y cornamusas.
2.2	Nudos.	– Indicar para qué se emplean los siguientes nudos: Llano, vuelta de rezón, ballestrinque y as de guía.
2.3	Fondeo.	– Elección del lugar de fondeo y del tenedero. – Fondeo a la gira con un ancla: Maniobra, longitud del fondeo, círculo de borneo. – Garreo. – Vigilancia durante el fondeo: Marcas, alarma de sonda. – Orinque. – Maniobra de levar el ancla.

Unidad Teórica 3. Seguridad en la mar.

UT3	Identificación	
3.1	Estabilidad.	– Definiciones de: ● Movimiento de balance y cabezada. ● Estabilidad estática transversal y longitudinal (sin entrar en su estudio). – Forma de gobernar para evitar balances y cabezadas. – Importancia de no atravesarse a la mar.
3.2	Comprobaciones antes de hacerse a la mar.	– Ser consciente de la necesidad e importancia de realizar una serie de comprobaciones previas a la salida a la mar. – Poder enumerar las siguientes: ● Niveles de aceite, filtros decantación de agua e impurezas, líquido refrigerante, refrigeración, correa del alternador, nivel de combustible, agua dulce, baterías, luces de navegación, equipo de radio, estanqueidad, sistema de gobierno y propulsión, ausencia de gases explosivos, fugas de aceite o combustible, parte meteorológico, existencia y estado de elementos de seguridad (chalecos, aros salvavidas, equipo pirotécnico y extintores).
3.3	Medidas a tomar a bordo con mal tiempo.	– Estiba y trinca a son de mar. – Revisión de todas las aberturas. Cierre de grifos de fondo. – Derrota a seguir: Capear o correr el temporal. – Riesgos de una costa a sotavento.
3.4	Tormentas eléctricas.	– Protección de las tormentas eléctricas e influencia en la aguja.
3.5	Baja visibilidad.	– Precauciones en la navegación con niebla, el reflector radar, evitar el tráfico marítimo. – Precauciones para la navegación nocturna.
3.6	Aguas someras.	– Definición de aguas someras. – Precauciones en la navegación en aguas someras.
3.7	Material de seguridad.	Descripción, recomendaciones de uso y estiba de los siguientes elementos: – Chalecos salvavidas. – Arneses y líneas de vida. – Aros salvavidas y balsas salvavidas. – Bengalas de mano, cohetes con luz roja y paracaídas y señales fumígenas flotantes. – Espejo de señales y bocina de niebla. – Extintores portátiles y baldes contra-incendios.
3.8	Hombre al agua.	– Prevención para evitar una situación de hombre al agua: Arnés de seguridad, iluminación. – Hombre al agua: Librar la hélice, señalización del náufrago, balizamiento individual, lanzamiento de ayudas. – Maniobras de aproximación cuando se ve al náufrago: Maniobra de Anderson y maniobra de Boutakow. – Maniobras de búsqueda cuando no se ve al náufrago: Exploración en espiral cuadrada y exploración por sectores. – Uso del sistema de navegación por satélite (GNSS) en caso de caída de hombre al agua. – Precauciones durante la recogida. – Reanimación de un náufrago: Respiración boca a boca y masaje cardiaco. – Hipotermia: Concepto y medidas a tomar.
3.9	Remolque.	– Maniobra de aproximación, dar y tomar el remolque, forma de navegar el remolcador y el remolcado.
3.10	Salvamento Marítimo.	– Además de mediante el uso de la estación radio de a bordo, forma de contactar con S.M: 112 y 900 202 202.

Unidad Teórica 4. Legislación.

UT4	Identificación	
4.1	Normas que afectan a las embarcaciones de recreo.	– Respecto al tráfico marítimo y navegación interior en los puertos.
4.2	Limitaciones a la navegación.	– En lugares próximos a la costa. – En playas no balizadas. – En playas balizadas y canales de acceso. – En reservas marinas.
4.3	Buzos y bañistas.	Precauciones a tomar ante la presencia de: – Bañistas. – Buzos. Banderas «Alfa» del código Internacional de señales y «Bravo» modificada.

UT4	Identificación	
4.4	Prevención de la contaminación.	– Idea sobre el régimen de descargas y vertidos al mar de las embarcaciones de recreo, según la Orden FOM 1144/2003, de 28 de abril, o aquella que la pudiera sustituir. – Idea sobre el régimen de entrega de desechos generados por las embarcaciones de recreo, según el Real Decreto 1381/2002, de 20 de diciembre, o aquel que lo pudiera sustituir. – Régimen de vertido de basuras al mar según el capítulo V del Convenio Internacional MARPOL: ● Ámbito de aplicación (regla 2). ● Prohibición general de la descarga de basuras en el mar (regla 3). ● Descarga de basuras fuera de las zonas especiales (regla 4). ● Descarga de basuras dentro de zonas especiales, caso concreto del Mediterráneo (regla 6). – Responsabilidad del patrón por contaminación. – Conducta ante un avistamiento de contaminación durante la navegación: Obligación de informar.
4.5	Pabellón nacional.	– Bandera nacional en embarcaciones de recreo. – Uso de la bandera de la Comunidad Autónoma.
4.6	Salvamento.	– Obligación de prestar auxilio a las personas según el párrafo 1, regla 33, capítulo V, del convenio internacional SOLAS.
4.7	Protección de espacios naturales del medio marino.	Zonas Especialmente Protegidas de Importancia para el Mediterráneo (ZEPIM). Caso concreto en el Mediterráneo: praderas de Posidonia Oceánica.

Unidad Teórica 5. Balizamiento.

UT5	Identificación	
5.1	Normativa IALA	Marcas laterales región A, marcas cardinales, marcas de peligro aislado, marcas de aguas navegables y marcas especiales.
En cada Resolución de Convocatorias se especificará la normativa IALA en la que se basarán los exámenes.		

Unidad Teórica 6. Reglamento Internacional para Prevenir Abordajes en la Mar (RIPA).

UT6	Identificación	
6.1	Generalidades.	Reglas 1 a 3.
6.2	Reglas de rumbo y gobierno.	Reglas 4 a 19.
6.3	Luces y Marcas.	Reglas 20, 21 y 23 a 31.
6.4	Señales acústicas y luminosas.	Reglas 32 a 37.
6.5	Señales de peligro.	Anexo IV.
Queda expresamente excluido:		Regla 22 y Anexos I, II y III. Cualquier interpretación que no se ajuste a lo escrito textualmente en el Reglamento.

Unidad Teórica 7. Maniobra y navegación.

UT7	Identificación	
7.1	Amarras.	Definiciones de: – Encapillar una gaza al noray, amarrar por seno, tomar vueltas y hacer firme. – Cobrar, virar, tesar, templar, amollar, lascar, arriar y largar. – Adujar. – Largo, través, esprín y codera. Descripción de los efectos producidos al cobrar de cada una de las amarras, estando el barco atracado costado al muelle. Utilización de las amarras según viento y corriente.

UT7	Identificación	
7.2	Gobierno con caña o rueda.	– Definiciones de: Velocidad de gobierno y arrancada. – Nombrar las tres fases de la curva de evolución en marcha avante y tener conocimiento de la importancia del rabeo de la popa. – Describir: ● El efecto de la corriente de expulsión y de la presión lateral de las palas sobre una embarcación que se encuentre, parada sin arrancada, con el timón a la vía y da máquina atrás. ● El efecto combinado hélice - timón con arrancada avante y máquina atrás. ● La ciaboga con una hélice. ● La ciaboga con dos hélices gemelas de giro al exterior. ● Agentes que influyen en la maniobra: ▪ Viento, corriente y olas. ▪ Concepto de abatimiento y deriva. ▪ Libre a sotavento.
7.3	Maniobras.	– Atraque y desatraque en punta (proa y popa) y costado al muelle. – Amarrar: Cabos que deben darse, forma de hacerlos firme y orden en el que hacerlo, para los tipos de atraque del punto anterior. – Desamarrar: Orden en que largar los cabos de acuerdo al tipo de atraque y maniobra a realizar para desatracar. – Abarloarse a otra embarcación, independientemente del tipo que sean ambas. – Amarrar a una boya.

Unidad Teórica 8. Emergencias en la mar.

UT8	Identificación	
8.1	Accidentes personales.	– Tratamiento de urgencia de heridas, contusiones, hemorragias, quemaduras (incluidas las originadas por el sol), insolación y mal de mar o mareo. – Además de mediante el uso de la estación radio de a bordo, forma de contactar con el servicio Radio-Médico español: telefonía móvil. Horarios. – Importancia de llevar la guía médica del ISM a bordo y cómo conseguirla.
8.2	Varada involuntaria.	– Descripción de las medidas a tomar para salir de la embarrancada.
8.3	Abordaje.	– Medidas a tomar y reconocimiento de averías.
8.4	Vías de agua e inundación.	– Puntos de mayor riesgo, bocina, limera del timón, orificios y grifos de fondo, manguitos, abrazaderas. – Medidas a tomar tras la vía de agua: Achique con bomba manual y/o eléctrica (uso e importancia de un buen mantenimiento).Taponamiento con espiches y colchonetas.
8.5	Prevención de incendios y explosiones.	– Lugares de riesgo: Cocinas, cámaras de motores, tomas de combustible, baterías, instalación eléctrica, pañol o cofre de pinturas. – Factores que han de concurrir para que se produzca un incendio: Teoría del tetraedro del fuego. – Clasificación UNE de los incendios, definir las siguientes clases: A, B, C y F. – El agua como agente extintor, precauciones. – Extintores: Extintores válidos para la extinción de incendios clase B, utilización básica de un extintor de polvo seco, uso óptimo y como atacar las llamas. Comprobaciones básicas periódicas de mantenimiento. – Modo de proceder al declararse un incendio. – Procedimientos de extinción: Conocimiento básico de las técnicas de enfriamiento, sofocación, dispersión o aislamiento del combustible e inhibición de la reacción en cadena. – Socairear el fuego, rumbo para que el viento aparente sea cero.
8.6	Abandono de la embarcación.	– Medidas a tomar antes de abandonar la embarcación. – Forma de abandonar la embarcación: Supuesto de un abandono sin disponibilidad de balsa salvavidas. – Permanencia en el agua después de un abandono. – Uso de las señales pirotécnicas.

Unidad Teórica 9. Meteorología.

UT9	Identificación	
9.1	Importancia del tiempo meteorológico en la seguridad de la navegación.	– Formas de obtener la previsión meteorológica.
9.2	Presión atmosférica.	– Definición, unidades de medida y valor normal. – Medida de la presión atmosférica con el barómetro aneroide. – Definición de líneas isobaras.

UT9	Identificación	
9.3	Temperatura.	– Definición y unidades de medida (escala centígrada).
9.4	Borrascas y Anticiclones.	– Definición. – Circulación general del viento en el hemisferio norte en estas formaciones. – Trayectoria de las borrascas.
9.5	Viento.	– Definiciones de: Rolar, caer, refrescar, racha y calmar. – Anemómetro, veletas y catavientos. – Viento real, relativo y aparente: definiciones, sin cálculos. – Utilidad de la escala de Beaufort y necesidad de llevarla a bordo.
9.6	Brisas costeras.	– Terral y virazón.
9.7	Mar.	– Conceptos de: Intensidad, persistencia y fecht. – Utilidad de la escala de Douglas y necesidad de llevarla a bordo.
Queda expresamente excluido:		Memorizar las escalas de Beaufort y de Douglas.

Unidad Teórica 10. Teoría de navegación.

UT10	Identificación	
10.1	Esfera Terrestre.	– Definiciones de: Eje, polos, Ecuador, meridianos y paralelos, meridiano cero, meridiano del lugar, latitud y longitud.
10.2	Cartas mercatorianas.	– Cartas de navegación costera, recalada, portulanos y cartuchos. – Información que proporcionan las cartas: Accidentes de la costa, accidentes del terreno, puntos de referencia, luces, marcas, balizas, peligros, zonas prohibidas. – Signos y abreviaturas más importantes utilizadas en las cartas náuticas: Faros, sondas, naturaleza del fondo, veriles, declinación magnética.
10.3	Publicaciones náuticas.	– Somera descripción de los derroteros, guías náuticas para la navegación de recreo y libros de faros.
10.4	Unidad de distancia. Unidad de velocidad.	– Milla náutica: Definición y su equivalencia en metros. – Escalas de latitudes y longitudes en las cartas mercatorianas. – Forma de medir las distancias en la carta. – Nudo: Definición. – Corredera, qué es y para qué sirve. – Coeficiente de corredera: Su aplicación. – Sonda, qué es y para qué sirve. – Concepto de Hora Reloj Bitácora.
10.5	Declinación magnética.	– Definición. – Forma de actualizarla.
10.6	Aguja náutica.	– Descripción sucinta de la aguja náutica. Instalación, perturbaciones. – Definición del desvío de la aguja. – Concepto de la tablilla de desvíos.
10.7	Corrección total.	– Definición. – Cálculo a partir de la declinación y el desvío.
10.8	Rumbos.	– Definición de rumbo verdadero, magnético y de aguja. – Relación entre ellos. – Forma de medir los rumbos: circular y cuadrantal. – Convertir un valor cuadrantal a circular (y no al revés).
10.9	Líneas de posición.	– Definición de: Enfilaciones, oposiciones, demoras, distancias y veriles. – Obtención de líneas de posición con la aguja y conversión de éstas en verdaderas para su trazado en la carta. – Empleo de las enfilaciones, demoras y sondas como líneas de posición de seguridad. – Condiciones que han de darse para que las líneas de posición sean fiables.
10.10	Marcación.	– Definición. – Forma de medirla: Circular y semicircular. – Relación entre rumbo, demora y marcación.
10.11	Ayudas a la navegación.	– Marcas. Luces y señales marítimas: Faros y balizas.
10.12	Mareas.	– Concepto y utilidad de su conocimiento. – Referencia de las sondas, definiciones de: Cero hidrográfico, sonda en el LAT, amplitud de la marea, duración de la marea. – Influencia de fenómenos meteorológicos: Viento y presión atmosférica.
10.13	Viento y corriente.	Influencia del viento y la corriente en la navegación. Conceptos de abatimiento y deriva; su efecto sobre la embarcación dependiendo de la obra viva y muerta de ésta.
Queda expresamente excluido:		Memorizar las escalas de las cartas. Tipos de correderas y su funcionamiento.

Unidad Teórica 11. Carta de navegación.

UT11	Identificación	
11.1	Coordenadas.	– Dado un punto en la carta, conocer sus coordenadas. – Dadas las coordenadas de un punto, situarlo en la carta.
11.2	Distancia y Rumbo directo.	– Forma de medir las distancias sobre la carta. – Forma de trazar y medir los rumbos.
11.3	Corrección total.	– Cálculo de la corrección total a partir de una enfilación u oposición. – Cálculo de la corrección total a partir del desvío y la declinación magnética (dato aportado u obtenido de la carta).
11.4	Rumbo verdadero y Rumbo de aguja (en ausencia de viento y corriente).	– Dadas la situación de salida y de llegada: Calcular el rumbo de aguja. – Dadas la situación de salida, la Hrb (de la salida), situación de llegada y la velocidad de la embarcación: Calcular el rumbo de aguja y la hora de llegada. – Dada la situación de salida: Calcular el rumbo de aguja para pasar a una distancia determinada de la costa o peligro. (Excluida la distancia mínima).
11.5	Situación de estima (en ausencia de viento y corriente).	– Dada la situación de salida, la Hrb, la velocidad de la embarcación y el rumbo de aguja: Calcular la situación de estima a una hora determinada.
11.6	Situación verdadera.	– Obtener la situación por la intersección de dos de las siguientes líneas de posición simultáneas: Distancias, línea isobática, enfilaciones, oposiciones y demoras. – Para obtener la situación con demoras, los datos podrán ser: Demora verdadera, demora de aguja y/o marcación, teniendo que convertir las dos últimas en demoras verdaderas para su trazado en la carta.
11.7	Mareas.	– Cálculo de la sonda en el momento de la pleamar y en el de la bajamar (se preguntará como cuestión independiente de los ejercicios de navegación, referida siempre a la hora del anuario).

Examen teórico

1. El examen se compondrá de 45 preguntas tipo test de formulación independiente entre sí, con cuatro posibles respuestas cada una. Siendo su duración máxima de 1 hora y 30 minutos.

2. El examen se corregirá mediante un doble criterio de valoración, de tal forma que para lograr el aprobado se deberá responder correctamente un mínimo de 32 preguntas, no permitiéndose en ciertas materias, superar un número máximo de errores:

– Del Convenio Internacional para Prevenir Abordajes, máximo 5 errores permitidos.
– De Balizamiento, máximo 2 errores permitidos.
– Carta de navegación, máximo 2 errores permitidos.

3. La distribución de las preguntas de acuerdo a las materias de examen se hará según el siguiente cuadro.

UT	Identificación	Número de preguntas de examen (totalidad de la prueba)	Número máximo de errores permitidos (totalidad de la prueba)	Número mínimo de respuestas correctas (totalidad de la prueba)	Número máximo de errores permitidos (Prueba complementaria PNB)	Número mínimo de respuestas correctas (Prueba complementaria PNB)
1	Nomenclatura Náutica.	4	–	–	–	–
2	Elementos de amarre y fondeo.	2	–	–	–	–
3	Seguridad	4	–	–	–	–
4	Legislación	2	–	–	–	–
5	Balizamiento	5	2	3	–	–
6	Reglamento (Ripa)	10	5	5	–	–
7	Maniobra	2	–	–	–	–
8	Emergencias en la mar.	3	–	–	–	–
9	Meteorología.	4	–	–	–	–
10	Teoría de navegación.	5	–	–	–	–
11	Carta de navegación.	4	2	2	2	2
Total examen		45	13	32	3	15

4. Relación existente entre las pruebas del patrón para navegación básica y el patrón de embarcaciones de recreo.

a) Aquellas personas que estén en posesión del título de patrón para navegación básica, o hayan superado el examen teórico para la obtención del título de patrón para navegación básica de acuerdo a lo especificado en este real decreto, no tendrán que realizar la prueba específica para el patrón de embarcaciones de recreo en su totalidad, sino solamente las unidades teóricas 7, 8, 9, 10 y 11, disponiendo de un tiempo máximo de 45 minutos.

b) Aquellas personas que estén en posesión del título de patrón para navegación básica, podrán presentarse al examen teórico específico para la obtención del título de patrón de embarcaciones de recreo y complementario del ya superado para la obtención del título de patrón para navegación básica, en cualquier Administración con competencias en la materia, sea ésta la misma que expidió a su favor el título de patrón para navegación básica u otra.

c) Aquellas personas que hayan superado el examen teórico para la obtención del título de patrón para navegación básica, podrán presentarse al examen teórico específico para la obtención del título de patrón de embarcaciones de recreo y complementario del ya superado para la obtención del título de patrón para navegación básica, únicamente ante la Administración en la que aprobaron el examen teórico para la obtención del título de patrón para navegación básica y durante las dos convocatorias siguientes en las que la administración realice exámenes de patrón para navegación básica.

d) Aquellas personas que se presenten al examen para la obtención del título de patrón de embarcaciones de recreo y no consigan superar la prueba, pero sí lo hagan de acuerdo a las exigencias del patrón para navegación básica, se les reconocerá dicho aprobado, bien para siguientes convocatorias en la misma Administración, bien para la expedición del título de patrón para navegación básica, conservando dicho aprobado durante un periodo máximo de dos convocatorias consecutivas en las que la administración realice los exámenes de patrón de embarcaciones de recreo.

4. Patrón de Yate

Temario de conocimientos teóricos

Unidad Teórica 1. Seguridad en la mar.

UT1	**Identificación**	
1.1	Estabilidad Transversal.	Definiciones de: – Estabilidad estática transversal: Definición y clasificación. – Centro de Gravedad del barco y Desplazamiento. – Centro de Carena y Empuje. – Metacentro. – Altura Metacéntrica. – Tipos de equilibrio: estable, indiferente e inestable. Conocimiento de (sin cálculos): – La influencia de la altura metacéntrica en la estabilidad transversal. – El efecto del traslado vertical y horizontal de pesos en la estabilidad estática transversal.
1.2	Equipo de seguridad.	Descripción, recomendaciones de uso y estiba de los siguientes elementos: – Chalecos salvavidas. – Arneses y líneas de vida. – Aros salvavidas y balsas salvavidas. – Bengalas de mano, cohetes con luz roja y paracaídas y señales fumígenas flotantes. – Espejo de señales, bocina de niebla y reflector de radar. – Extintores portátiles y baldes contra-incendios.
1.3	Abandono de la embarcación.	– Medidas a tomar antes de abandonar la embarcación. – Forma de abandonar la embarcación en el supuesto de disponer de balsa salvavidas. – La zafa hidrostática. Disparo manual y automático. – Permanencia en la balsa salvavidas: Organización a bordo. – Uso de las señales pirotécnicas. – Utilización de la Radiobaliza EPIRB, del Respondedor de Radar (SART) y del VHF portátil.

UT1	Identificación	
1.4	Salvamento Marítimo.	Rescate desde un helicóptero, según información publicada por Salvamento Marítimo: – Tiempo de respuesta y velocidad del helicóptero. – Contacto previa llegada del helicóptero. – Obligación de ponerse el chaleco salvavidas. – Rescate desde el agua o desde la balsa salvavidas. – Rescate de bienes (documentación). – Maniobra. – Precauciones: ● Embarcaciones a vela. ● Objetos en cubierta. ● Lanzamiento de cohetes con paracaídas. ● Activación del RESAR.

Unidad Teórica 2. Meteorología.

UT2	Identificación	
2.1	Isobaras.	Definición y utilidad del gradiente horizontal de presión atmosférica.
2.2	Frentes, Borrascas y Anticiclones.	Definiciones de: – Frente cálido. – Frente frío. – Frente ocluido (cálido, frío y sin especificar). Tiempo asociado al paso de Anticiclones y Borrascas.
2.3	Viento.	Definiciones de: – Viento de Euler. – Viento geostrófico. – Viento ciclostrófico. – Viento antitríptico. Vientos característicos del Mediterráneo y Atlántico oriental.
2.4	Humedad.	Conceptos de: – Humedad absoluta y relativa. – Punto de Rocío.
2.5	Nubes.	Clasificación según su proceso de formación, su forma y su altura.
2.6	Nieblas.	Clasificación según su proceso de formación. Previsión a bordo mediante un psicrómetro. Dispersión de la niebla.
2.7	Olas.	Formación de las olas. Definiciones de: Longitud, periodo y altura de la ola (sin relacionarlos).
2.8	Corrientes marinas.	Clasificación según las causas que las originan. Corrientes generales en las costas españolas y del Mediterráneo.

Unidad Teórica 3. Teoría de Navegación.

UT3	Identificación	
3.1	Esfera Terrestre.	Definiciones de: – Eje, polos, ecuador, meridianos y paralelos. – Trópicos y Círculos polares. – Meridiano cero y meridiano del lugar. – Latitud y longitud.
3.2	Corrección total.	Definición de corrección total. Forma de calcular la Corrección total por: – Declinación magnética y el desvío del compás. – La Polar. – Enfilaciones u oposiciones.
3.3	Rumbos.	Definiciones de rumbos: – Verdadero, de Superficie y Efectivo. Conceptos de abatimiento y deriva. Definición de Rumbo de aguja.
3.4	Publicaciones náuticas.	Avisos a los navegantes. Correcciones de las cartas y derroteros.
3.5	Medida del tiempo.	Definición (sin cálculos) de: – Tiempo universal, hora civil del lugar, hora legal, hora oficial y hora reloj bitácora.
3.6	Radar.	Qué es y para qué sirve el radar. Comprensión de los ajustes necesarios para una óptima visualización (sintonía, ganancia, perturbaciones de mar y lluvia). Distancias y marcaciones RADAR, su empleo como líneas de posición. Conversión de la marcación RADAR en demora.

UT3	Identificación	
3.7	GNSS.	Qué es y para qué sirve un equipo GNSS. Vocabulario relacionado: WPT, COG, SOG, XTE, ETA, MOB. Dátum. Importancia de trasladar la posición del equipo GNSS a la carta de papel.
3.8	Cartas electrónicas.	Tipos de cartas electrónicas. Importancia de las cartas en papel.
3.9	AIS.	Qué es y para qué sirve el AIS.

Unidad Teórica 4. Navegación carta.

UT4	Identificación	
4.1	Corrección total.	Cálculo de la Corrección total teniendo alguno de los siguientes datos: – Desvío del compás y declinación magnética. – Demora de aguja a una enfilación. – Azimut de aguja por la Polar.
4.2	Rumbos y distancias (mediante resolución gráfica en la carta).	Rumbo y distancia entre dos puntos, con y sin viento: – Trazado, medición y cálculo del rumbo de aguja. Rumbo para pasar a una distancia de un punto de la costa, con y sin viento: – Trazado, medición y cálculo del rumbo de aguja.
4.3	Líneas de posición: Distancia radar a costa, enfilación, oposición y demora.	Situación simultánea con dos de las líneas de posición referidas.
4.4	Líneas de posición: Distancia radar a costa, enfilación, oposición y demora.	Situación no simultánea con dos de las líneas de posición referidas.
4.5	Corriente conocida (mediante resolución gráfica en la carta).	Conocido el rumbo y la intensidad de la corriente, la Hrb y situación de salida (o datos para obtenerla según el apartado 4.3 y 4.4), calcular gráficamente: – Rumbo efectivo y velocidad efectiva, teniendo además como datos el rumbo de aguja, corrección total (o bien datos para calcularla) y la velocidad buque. – Rumbo de aguja y velocidad efectiva, teniendo además como datos la situación de llegada, o rumbo para pasar a una distancia de un punto de costa, la velocidad buque y la corrección total (o bien datos para calcularla). – Rumbo de aguja y velocidad buque, teniendo además como datos la situación y la hora de llegada.
4.6	Corriente desconocida (mediante resolución gráfica en la carta).	Cálculo de la corriente desconocida, su rumbo e intensidad, mediante una situación verdadera obtenida según el apartado 4.3 y la situación estimada a la misma hora que la situación verdadera.
4.7	Situación de estima (mediante resolución gráfica en la carta).	Conocida la situación de salida y el rumbo de aguja: Estima gráfica incluidos el viento y la corriente.
4.8	Derrota loxodrómica. Resolución analítica de la derrota loxodrómica.	– Conocida la situación de salida, el rumbo o rumbos directos y la distancia navegada a cada rumbo, calcular la situación de estima de llegada. – Conocidas la situación de salida y la de llegada, calcular el rumbo directo y la distancia entre ambas.
4.9	Mareas.	Cálculo de la sonda en un momento cualquiera, problema directo e inverso (se preguntará como cuestión independiente de los ejercicios de navegación).

Examen teórico

1. El examen se compondrá de 40 preguntas tipo test de formulación independiente entre sí, con cuatro posibles respuestas cada una. Siendo su duración máxima de 2 horas. El examen se corregirá mediante un doble criterio de valoración:

a) Globalmente. Para lograr el aprobado se deberá responder correctamente un mínimo de 28 preguntas, no permitiéndose en ciertas materias, superar un número máximo de errores:

– De teoría de navegación, máximo cinco errores permitidos.
– De navegación carta, máximo tres errores permitidos.

b) Por módulos temáticos. Se podrá lograr el aprobado por módulos, siempre y cuando se superen los criterios específicos de las dos materias que componen cada módulo de

acuerdo a los criterios de la siguiente tabla. El aprobado del módulo se conservará durante las dos siguientes convocatorias siguientes en las que la administración competente realice exámenes de patrón de yate. El aprobado por módulos solo será válido en el ámbito exclusivo de cada Administración con competencias.

2. La distribución de las preguntas de acuerdo a las materias de examen se hará según el siguiente cuadro.

	Materia	Módulos Temáticos	Número de preguntas de examen	Número máximo de errores permitidos	Número mínimo de respuestas correctas
1	Seguridad en la mar.	Módulo genérico (45 minutos).	10	5 (solo en caso de corrección por módulos)	5 (solo en caso de corrección por módulos)
2	Meteorología.		10	5 (solo en caso de corrección por módulos)	5 (solo en caso de corrección por módulos)
3	Teoría navegación.	Módulo de navegación (1 hora y 15 minutos).	10	5	5
4	Navegación carta.		10	3	7
Total examen			40	12	28

5. Capitán de Yate

Temario de conocimientos teóricos

Unidad de trabajo 1. Teoría de navegación.

UT1	Identificación	
1.1	Esfera Celeste.	Definiciones de: – Polo Norte y Polo Sur celestes, y eje del mundo. – Polo elevado y Polo depreso. – Ecuador celeste. – Meridiano del lugar, meridiano superior e inferior del lugar. – Zenit y nadir, y eje zenital. – Horizonte racional o verdadero y horizonte visible o de la mar. – Puntos cardinales.
1.2	Coordenadas horarias de los astros.	Definiciones de: – Paralelo de declinación y semicírculo horario. – Horario del lugar del astro y declinación del astro.
1.3	Coordenadas horizontales o azimutales de los astros.	Definiciones de: Almicantarat y semicírculo vertical. Definiciones de: Azimut náutico y altura. Distintas formas de contar el azimut.
1.4	Triángulo de posición.	Definición y cálculo del valor de sus lados: – Codeclinación o distancia polar, distancia zenital y colatitud. Definición y cálculo del valor de dos de sus ángulos: – Ángulo en el polo y ángulo en el zenit.
1.5	Eclíptica.	Definición de: – Definición de Eclíptica. – Punto de Aries y punto de Libra.
1.6	Coordenadas Uranográficas Ecuatoriales.	Definiciones de: – Máximo de ascensión, declinación, ascensión recta y ángulo sidéreo.
1.7	Coordenadas que se miden en el Ecuador	Definición de Meridiano cero o primer meridiano. Definición de horario en Greenwich del astro, horario en Greenwich y horario del lugar de Aries. Relación de las coordenadas que se miden en el ecuador.
1.8	Movimiento aparente de los astros.	Generalidades: – Arcos diurno y nocturno. – Ortos y ocasos. – Paso de los astros por el meridiano superior e inferior del lugar.
1.9	Constelaciones.	Forma de identificar: Estrella Polar, Cruz del Sur, Osa Mayor, a Casiopea y Orión.

UT1	Identificación	
1.10	Medida del tiempo.	Definición de: – Tiempo universal. – Hora civil del lugar. – Hora legal. – Hora oficial. – Fecha del meridiano de 180°. – Línea internacional de cambio de fecha.
1.11	Publicaciones náuticas.	Organización de la derrota. Routeing charts.
1.12	Sextante.	– Funcionamiento básico. – Obtención del error de índice y su posible eliminación. – Como efectuar observaciones. – Cuidados mínimos.

Unidad de trabajo 2. Cálculo de navegación.

UT2	Identificación	En los ejercicios de cálculo que se necesite para su desarrollo el TU y la fecha de TU, estos valores se darán como dato en el enunciado del ejercicio
2.1	Resolución analítica del triángulo de posición, en los siguientes supuestos.	Conocidos latitud, declinación y horario del lugar, calcular altura estimada y azimut náutico.
2.2	Medida del tiempo.	Relación entre la hora civil de Greenwich, hora civil del lugar, hora legal y hora oficial. Diferencia de hora entre dos lugares.
2.3	Almanaque náutico.	Conocida la hora y la fecha de TU, calcular: – El horario del Sol en Greenwich y su declinación. – El horario de las estrellas en Greenwich y su declinación. Conocida la situación de estima y la fecha en el lugar, calcular: – La hora de paso del Sol por el meridiano del lugar. Conocida la hora y la fecha en TU, la situación de estima, la altura instrumental del Sol o de una Estrella, el error de índice del sextante y la elevación del observador sobre el horizonte, calcular: – Correcciones y obtener la altura verdadera del Sol (limbo inferior) o estrella.
2.4	Recta de altura: Sol y Estrellas.	Sus determinantes. Casos particulares de la recta de altura: – Latitud por altura meridiana de Sol. – Latitud por altura de la estrella Polar.
2.5	Situación por rectas de altura: Sol y Estrellas.	– Situación por dos rectas de alturas simultáneas. – Situación por dos rectas de altura no simultánea, calculando sus determinantes con la situación de estima correspondiente a la hora de cada observación. – Calcular el intervalo hasta el paso del Sol y Estrellas por el meridiano superior del lugar del buque en movimiento.
2.6	Corrección Total.	Formas de obtener la corrección total: – Con la relación de declinación magnética y desvío del compás. – Con la relación de azimut náutico y azimut de aguja: ● Teniendo como dato el azimut de aguja de la estrella Polar. ● Teniendo como dato el azimut de aguja del Sol en el momento del orto u ocaso verdaderos.
2.7	Derrota ortodrómica.	Cálculo de rumbo inicial y la distancia ortodrómica.

Unidad Teórica 3. Meteorología.

UT3	Identificación	
3.1	La atmósfera.	Composición.
3.2	Formas tormentosas.	Chubascos. Trombas. Tornados. Fenómenos eléctricos, acústicos y ópticos.
3.3	Sistemas generales de vientos.	Frente polar. Zona de convergencia intertropical. Distribución de presiones y vientos. Alisios y vientos generales del oeste. Calmas ecuatoriales. Calmas tropicales. Vientos polares. Monzones.
3.4	Ciclones tropicales.	Formación, trayectoria y ciclo de vida. Semicírculos peligroso y manejable. Forma de maniobrar a los ciclones. Escala de Saffir-Simpson (sin memorizar).
3.5	Corrientes marinas.	Principales corrientes del Atlántico.
3.6	Hielos flotantes.	Origen, límites y tipos de los mismos. Épocas y lugares donde son más frecuentes. Navegación en zona de hielos.

Unidad de trabajo 4. Inglés.

UT4	Identificación. Traducción de inglés a español de:
4.1	Publicaciones náuticas en inglés.
4.2	Recepción y transmisión de mensajes usando el IMO´s Standard Marine Communication Phrases: Introducción, Generalidades, Parte A, Parte B: B1 y B2.

Examen teórico

1. El examen se compondrá de 40 preguntas tipo test de formulación independiente entre sí, con cuatro posibles respuestas cada una. Siendo su duración máxima de 2 horas y media. El examen se corregirá mediante un doble criterio de valoración:

a) Globalmente. Para lograr el aprobado se deberá responder correctamente un mínimo de 28 preguntas, no permitiéndose en ciertas materias, superar un número máximo de errores:

– De teoría de navegación, máximo 5 errores permitidos.
– De cálculos de navegación, máximo 4 errores permitidos.

b) Por módulos temáticos. Se podrá lograr el aprobado por módulos, siempre y cuando se superen los criterios específicos de las dos materias que componen cada módulo de acuerdo a los criterios de la siguiente tabla. El aprobado del módulo se conservará durante las dos siguientes convocatorias en las que la administración competente realice exámenes de capitán de yate. El aprobado por módulos solo será válido en el ámbito exclusivo de cada Administración con competencias.

2. La distribución de las preguntas de acuerdo a las materias de examen se hará según el siguiente cuadro.

	Materia	Módulos Temáticos	Número de preguntas de examen	Número máximo de errores permitidos	Número mínimo de respuestas correctas
1	Teoría de Navegación.	Módulo de navegación (1 hora y 30 minutos).	10	5	5
2	Cálculo de Navegación.		10	4	6
3	Meteorología.	Módulo genérico (1 hora).	10	5 (solo en caso de corrección por módulos)	5 (solo en caso de corrección por módulos)
4	Inglés.		10	5 (solo en caso de corrección por módulos)	5 (solo en caso de corrección por módulos)
Total examen			40	12	28

ANEXO III

Prácticas reglamentarias básicas de seguridad y navegación

Este anexo desarrolla las prácticas reglamentarias básicas de seguridad y navegación de acuerdo a los siguientes puntos:

1. Definiciones.
2. Duración y forma de impartición de las prácticas.
3. Contenido de las prácticas reglamentarias básicas de seguridad y navegación para cada una de las titulaciones.
4. Evaluación de las prácticas.

1. Definiciones.

1.1 Intervalos de descanso:

Aquel período de tiempo durante el cual no se realiza ninguna tarea formativa relacionada con la obtención de los títulos, cursos de formación o prácticas reguladas en este real decreto. Se reconocen dos tipos de intervalos de descanso, intervalo de descanso tipo A e intervalo de descanso tipo B. El tipo A es un intervalo de descanso cuya duración

mínima será de una hora. El tipo B es un intervalo de descanso cuya duración mínima será de 8 horas.

1.2 Régimen de Singladura: Régimen de impartición de prácticas en el cual se podrá certificar un máximo de 8 horas de prácticas por cada día natural. En el régimen de singladura se deberán respetar los siguientes intervalos de descanso:

– Cada 4 horas de impartición de prácticas, contadas éstas, bien desde el primer inicio de las mismas, o bien después de que haya concluido cualquiera de los intervalos de descanso A o B, se realizará un intervalo de descanso del tipo A.
– Cada 8 horas de impartición de prácticas, contadas éstas, bien desde el primer inicio de las mismas, o bien después de que haya concluido un intervalo de descanso del tipo B, se realizará un intervalo de descanso del tipo B.
– Una vez finalizadas las prácticas se deberá respetar el tipo de descanso correspondiente.

1.3 Sesión de prácticas:

Período de tiempo en el que se realiza cualquiera de las prácticas reglamentarias contempladas en este real decreto comprendido entre dos intervalos de descanso, ya sean estos A o B.

1.4 Régimen de Travesía:

Navegación que se realiza entre dos puertos distintos o bien con salida y llegada al mismo puerto; en cualquier caso, la navegación realizada deberá ser acorde al título para el que habilitarán dichas prácticas y permitir desarrollar el contenido de las mismas. En el régimen de travesía no se podrá detener la navegación durante un intervalo superior a 6 horas por cada día natural o bien por cada intervalo de 24 horas de prácticas.

1.5 Detención de la navegación:

Se considera detención de la navegación, a un fondeo o amarre a una boya, que tengan una duración superior a 30 minutos.

1.6 Interrupción de la navegación:

Se considera interrupción de la navegación, a un amarre en puerto que tengan una duración superior a 30 minutos. Los periodos de interrupción de la navegación no computarán a efectos de prácticas, siempre y cuando no se hayan debido a una emergencia, mal tiempo, avería o cualquier otra cuestión sobrevenida que impida el correcto desarrollo de las prácticas; pudiendo en dicho caso computar el tiempo transcurrido de prácticas, para su finalización con posterioridad.

1.7 Guardia de navegación:

Periodo de cuatro horas comprendidas dentro del régimen de travesía, en las que se realizan tareas de formación.

2. Duración y forma de impartición de las prácticas según titulaciones.

2.1 Licencia de navegación.

Las prácticas reglamentarias básicas de seguridad y navegación para la obtención de la licencia de navegación tendrán una duración mínima de 4 horas y se realizarán en régimen de singladura.

2.2 Patrón para navegación básica.

2.2.1 Las prácticas reglamentarias básicas de seguridad y navegación para la obtención del título de patrón para navegación básica tendrán una duración mínima de 8 horas.
2.2.2 Las prácticas reglamentarias básicas de seguridad y navegación, se realizarán en régimen de singladura. Pudiendo combinarse con las prácticas reglamentarias de navegación a vela para la obtención de las atribuciones complementarias de vela (que se realizarán también en régimen de singladura). En cuyo caso, la duración mínima total de las prácticas reglamentarias será de 24 horas.

2.2.3 Para la realización de las prácticas de seguridad y navegación de patrón para navegación básica, se podrán formar grupos mixtos, compuestos por aspirantes a la titulación tanto de patrón para navegación básica como de la licencia de navegación diurna, debiendo respetarse, en cualquier caso, los contenidos y requisitos formativos específicos para cada titulación recogidos en este real decreto y este anexo. Asimismo la certificación emitida deberá realizarse única y exclusivamente para el título que cada alumno pretenda obtener.

2.3 Patrón de embarcaciones de recreo.

2.3.1 Las prácticas reglamentarias básicas de seguridad y navegación para la obtención del título de patrón de embarcaciones de recreo tendrán una duración mínima de 16 horas.

2.3.2 Las prácticas reglamentarias básicas de seguridad y navegación, se realizarán en régimen de singladura. Pudiendo combinarse con las prácticas reglamentarias de navegación a vela para la obtención de las atribuciones complementarias de vela (que se realizarán también en régimen de singladura). En cuyo caso, la duración mínima total de las prácticas reglamentarias será de 32 horas.

2.3.3 Para la realización de las prácticas de seguridad y navegación de patrón de embarcaciones de recreo, no se podrán formar grupos mixtos compuestos por aspirantes a otras titulaciones.

2.4 Patrón de yate.

2.4.1 Las prácticas reglamentarias básicas de seguridad y navegación para la obtención del título de patrón de yate, tendrán una duración mínima de 48 horas, de las cuales, un mínimo de 36 horas serán en régimen de travesía, debiendo realizar cada alumno, por lo menos, una guardia de navegación completa de día y otra de noche.

2.4.2 El requisito impuesto por el artículo 15.8 en cuanto al número máximo de alumnos por cada práctica, podrá elevarse hasta 9 alumnos.

2.4.3 Con el fin de obtener la habilitación a vela, las prácticas reglamentarias básicas de seguridad y navegación podrán realizarse de forma conjunta con las prácticas reglamentarias de navegación a vela, en cuyo caso, el cómputo total de horas de prácticas no podrá ser inferior a 72 horas, de las cuales, un mínimo de 60 horas serán en régimen de travesía, debiendo realizar cada alumno, por lo menos, dos guardias de navegación completas de día y otras dos de noche. La realización conjunta de las prácticas reglamentarias de seguridad y navegación con las prácticas reglamentarias de navegación a vela, podrá realizarse en dos sesiones distintas, en cuyo caso, cada sesión deberá tener una duración mínima de 24 horas de prácticas, conservando la proporción de horas de formación en régimen de travesía y fuera del mismo, así como el número de guardias que han de realizarse y su ámbito.

2.4.4 Para la realización de las prácticas de seguridad y navegación de patrón yate, se podrán formar grupos mixtos, compuestos por aspirantes a la titulación tanto de patrón de yate como de capitán de yate, debiendo respetarse, en cualquier caso, los contenidos formativos específicos para cada titulación recogidos en este anexo. Asimismo la certificación emitida por la escuela náutica de recreo deberá realizarse única y exclusivamente para el título que cada alumno pretenda obtener.

2.5 Capitán de yate.

2.5.1 Las prácticas reglamentarias básicas de seguridad y navegación para la obtención del título de capitán de yate, tendrán una duración mínima de 48 horas, de las cuales, un mínimo de 36 horas serán en régimen de travesía, debiendo realizar cada alumno, por lo menos, una guardia de navegación completa de día y otra de noche.

2.5.2 El requisito impuesto por el artículo 15.8 en cuanto al número máximo de alumnos por cada práctica, podrá elevarse hasta 9 alumnos.

2.5.3 Con el fin de obtener la habilitación a vela, las prácticas reglamentarias básicas de seguridad y navegación podrán realizarse de forma conjunta con las prácticas reglamentarias de navegación a vela, en cuyo caso, el cómputo total de horas de prácticas no podrá ser inferior a 72 horas, de las cuales, un mínimo de 60 horas serán en régimen de travesía, debiendo realizar cada alumno, por lo menos, dos guardias de navegación completas de día y otras dos de noche. La realización conjunta de las prácticas

reglamentarias de seguridad y navegación con las prácticas reglamentarias de navegación a vela, podrá realizarse en dos sesiones distintas, en cuyo caso, cada sesión deberá tener una duración mínima de 24 horas de prácticas, conservando la proporción de horas de formación en régimen de travesía y fuera del mismo, así como el número de guardias que han de realizarse y su ámbito.

2.5.4 Para la realización de las prácticas de seguridad y navegación de capitán yate, se podrán formar grupos mixtos, compuestos por aspirantes a la titulación tanto de capitán de yate como de patrón de yate, debiendo respetarse, en cualquier caso, los contenidos formativos específicos para cada titulación recogidos en este anexo. Asimismo la certificación emitida por la escuela náutica de recreo deberá realizarse única y exclusivamente para el título que cada alumno pretenda obtener.

3. Contenido de las prácticas reglamentarias básicas de seguridad y navegación para cada una de las titulaciones.

3.1 Licencia de navegación.

3.1.1 Distribución del temario práctico.

Las prácticas para la obtención de la licencia de navegación tendrán una duración de 4 horas en las que se impartirá la siguiente formación.

Se podrá otorgar cierta flexibilidad en la realización y desarrollo de las prácticas en función de las condiciones meteorológicas. Debiendo en cualquier caso, agotarse el total de horas e impartir el temario de prácticas en su totalidad.

Apartado 1. Seguridad y comprobaciones antes de salir a la mar.

Conocimiento y manejo del material de seguridad, revisión de los puntos críticos de la embarcación y comprobaciones previas a la salida a la mar.

Apartado 2. Motores.

Identificación de los elementos de la instalación propulsora. Arranque del motor y comprobaciones de funcionamiento.

Apartado 3. Cabuyería.

Manejo de cabos y nudos básicos.

Apartado 4. Maniobras.

Maniobras en dársena, atraques y desatraques. Velocidad de seguridad.

Apartado 5. Fondeo, vigilancia y control de la derrota.

Maniobra de fondeo y virado del ancla. Precauciones con bañistas y buceadores.

Apartado 6. Maniobras de seguridad.

3.1.2 Contenido detallado.

Apartado 1. Seguridad y comprobaciones antes de salir a la mar

Uso del chaleco salvavidas y reconocimiento de sus elementos. Importancia de su ajuste y colocación. Bengalas de mano, precauciones en su manejo y explicación de su uso. Manejo de la bocina de niebla y del heliógrafo. La bomba de achique. El botiquín de a bordo y su contenido.

– Revisión de los puntos críticos de la embarcación: grifos de fondo, bocina, mecha del timón, portillos y otras aberturas en el casco. Comprobaciones previas a la salida a la mar: estado general de la embarcación, achique, comprobación de espacios vacíos, nivel de combustible, agua potable, carga de las baterías. Comprobación del número máximo de personas a bordo y de la validez de los elementos de seguridad.

Apartado 2. Motores.

– Motores fueraborda: peculiaridades y precauciones en su manejo. Comprobaciones previas al arranque del motor: ausencia de atmósferas explosivas, niveles, punto muerto y

carga de la batería de arranque. Alarma de calentamiento y nivel de aceite. Arranque del motor y comprobaciones de funcionamiento de la bomba de refrigeración, color del humo de escape y sonido del motor, sistemas de hombre al agua.

– Propulsión por chorro: características, acelerador por gatillo y precauciones de la zona de la bomba y tobera (posibles daños a personas).

Apartado 3. Cabuyería.

Precauciones en el uso de cabos. Nudos básicos: cote, as de guía, ballestrinque. Explicación de sus usos. Forma de hacer firme un cabo en bitas y cornamusas.

Apartado 4. Maniobras.

– Precauciones antes de dejar el amarre: otras embarcaciones, obstáculos o cabos en el agua. Maniobra de desatraque en función de viento y corriente. Efectos del giro de la hélice en la maniobra. Evolución yendo avante y atrás. Ciaboga. Curva de evolución. Velocidad de seguridad. Ángulos de visión y maniobra en puntas de espigones y otros lugares sin visibilidad.

– Reconocimiento de los puntos de amarre en tierra. Preparación de amarras a bordo. Colocación de las defensas y precauciones al abarloarse. Aproximación al atraque. Usos del bichero. Uso de las amarras: largos, traveses y esprines. Forma de amarrar a cornamusas, norays y argollas. Atraque en función del viento y corriente.

Apartado 5. Fondeo.

– Factores de elección del fondeadero: abrigo, viento, corriente y tenedero. Fondeaderos de arena, fango y cascajo, particularidades. Longitud de cadena en función del fondo y de las condiciones de mar y viento. Hacer firme el fondeo. Levar.

– Precauciones con bañistas y buceadores: A la aproximación y salida del fondeadero, al arrancar el motor estando fondeados.

Apartado 6. Maniobras de seguridad

Identificación de los diferentes riesgos de caída al mar. Modo de proceder en caso de hombre al agua.

3.2 Patrón de navegación básica.

3.2.1 Distribución del temario práctico.

Las prácticas para la obtención del título de patrón para navegación básica tendrán una duración de 8 horas en las que se impartirá la siguiente formación.

Apartado 1. Seguridad y comprobaciones antes de salir a la mar.

Conocimiento y manejo del material de seguridad, revisión de los puntos críticos de la embarcación y comprobaciones previas a la salida a la mar.

Apartado 2. Motores.

Identificación de los elementos de la instalación propulsora. Arranque del motor y comprobaciones de funcionamiento.

Apartado 3. Cabuyería.

Manejo de cabos y nudos básicos.

Apartado 4. Maniobras.

Maniobras en dársena, atraques y desatraques. Velocidad de seguridad.

Apartado 5. Fondeo, vigilancia y control de la derrota.

Maniobra de fondeo y virado del ancla. Precauciones con bañistas y buceadores.

Apartado 6. Maniobras de seguridad.

– Riesgos en caso de hombre al agua, precauciones y recogida del mismo, uso de la función MOB del equipo GNSS

– Se podrá otorgar cierta flexibilidad en la realización y desarrollo de las prácticas en función de las condiciones meteorológicas. Debiendo en cualquier caso, agotarse el total de horas e impartir el temario de prácticas en su totalidad.

3.2.2 Contenido detallado.

Apartado 1. Seguridad y comprobaciones antes de salir a la mar.

– Material de seguridad. Estiba y mantenimiento del material de seguridad. Uso del chaleco salvavidas y reconocimiento de sus elementos. Importancia de su ajuste y colocación. Uso de los chalecos hinchables. El aro salvavidas, su uso y estiba. Bengalas de mano, precauciones en su manejo y explicación de su uso. Manejo de la bocina de niebla y del heliógrafo. El reflector de radar. La bomba de achique y los baldes. El botiquín de a bordo y su contenido.

– Comprobaciones antes de salir a la mar. Revisión de los puntos críticos de la embarcación: grifos de fondo, bocina, mecha del timón, portillos y otras aberturas en el casco. Comprobaciones previas a la salida a la mar: estado general de la embarcación, achique, comprobación de espacios vacíos, nivel de combustible, agua potable, carga de las baterías. Comprobación del número máximo de personas a bordo y de la validez de los elementos de seguridad.

Apartado 2. Motores.

Motores. Comprobación de apertura de las tomas de mar. Bomba de refrigeración. Control de posibles pérdidas de agua, aceite o combustible. Nivel de aceite. Calentadores. Enfriador. Nivel de líquido refrigerante en caso de motores con circuito cerrado. Las incrustaciones en el circuito de agua de mar. Nivel de combustible, presencia de agua e impurezas en el tanque. Filtro de combustible y decantador. Purga del circuito de combustible en caso de aire en el mismo. Consumo y régimen del motor. Cálculo de la distancia navegable en función del combustible, el régimen y el estado de la mar. Importancia del combustible de reserva. Motores fueraborda: peculiaridades y precauciones en su manejo. Comprobaciones previas al arranque del motor: ausencia de atmósferas explosivas, niveles, punto muerto y carga de la batería de arranque. Alarma de calentamiento y nivel de aceite. Arranque del motor y comprobaciones de funcionamiento de la bomba de refrigeración, color del humo de escape y sonido del motor.

Apartado 3. Cabuyería.

Cabullería. Precauciones en el uso de cabos. Nudos básicos: Cote, as de guía, ballestrinque. Explicación de sus usos. Forma de hacer firme un cabo en bitas y cornamusas. Hacer firme un cabo de remolque. Adujado. Prevención de cocas.

Apartado 4. Maniobras.

– Maniobras en dársena. Precauciones antes de dejar el amarre: otras embarcaciones, obstáculos o cabos en el agua. Maniobra de desatraque en función de viento y corriente. Efectos del giro de la hélice en la maniobra. Evolución yendo avante y atrás. Ciaboga. Curva de evolución. Velocidad de seguridad. Ángulos de visión y maniobra en puntas de espigones y otros lugares sin visibilidad. Parar la arrancada.

– Atraques y desatraques. Reconocimiento de los puntos de amarre en tierra. Elección del costado del atraque. Preparación de amarras a bordo. Colocación de las defensas y precauciones al abarloarse. Aproximación al atraque. Atraque de costado, por proa y en punta. Usos del bichero. Uso de las amarras: largos, traveses y esprines. Forma de amarrar a cornamusas, norays y argollas. Desatraques en función del viento y corriente.

Apartado 5. Fondeo.

– Fondeo. Factores de elección del fondeadero: abrigo, viento, corriente y tenedero. Fondeaderos de arena, fango y cascajo, particularidades. Longitud de cadena en función del fondo y de las condiciones de mar y viento. Hacer firme el fondeo. Alarmas de fondeo en el equipo GNSS y sonda. Ancla engalgada. Orincado de anclas. Levar.

– Precauciones con bañistas y buceadores: A la aproximación y salida del fondeadero, al arrancar el motor estando fondeados.

Apartado 6. Maniobras de seguridad

Maniobra de hombre al agua. Identificación de los diferentes riesgos de caída al mar. Modo de proceder en caso de hombre al agua. Lanzamiento de objeto simulando ser el hombre al agua y ejercicio de recogida en el que se tenga en cuenta la importancia del control visual, la parada de máquina, el lanzamiento de aro salvavidas u objeto flotante al agua, el acercamiento al hombre al agua, controlando el abatimiento, la velocidad y metidas de timón para librar la popa; el uso del bichero, la elección del lugar más practicable para el izado a bordo y la recogida. Precauciones en caso de hipotermia. Maniobra de hombre al agua utilizando la función MOB del equipo GNSS.

3.3 Patrón de embarcaciones de recreo.

3.3.1 Organización del tiempo.

El reparto del tiempo total de prácticas se dividiría en ocho apartados. Siendo éstos los siguientes:

Apartado 1. Seguridad y comprobaciones antes de salir a la mar.

Conocimiento y manejo del material de seguridad, revisión de los puntos críticos de la embarcación y comprobaciones previas a la salida a la mar.

Apartado 2. Planificación de la derrota y lucha contraincendios

Planificación de la derrota: Identificación de la zona a navegar, estado y capacidad de la tripulación e interpretación de las previsiones meteorológicas. Cuestiones de lucha contra-incendios.

Apartado 3. Motores e instalación eléctrica.

Identificación de los elementos de la instalación propulsora y de la instalación eléctrica. Arranque del motor y comprobaciones de funcionamiento.

Apartado 4. Mantenimiento de la embarcación, prevención de la contaminación y cabuyería.

Mantenimiento de la embarcación y de sus elementos. Precauciones en función del material de la misma. Anti-incrustantes. Prevención de la contaminación marina. Manejo de cabos y nudos básicos.

Apartado 5. Maniobras.

Maniobras en dársena, atraques y desatraques. Velocidad de seguridad.

Apartado 6. Fondeo, vigilancia y control de la derrota.

Maniobra de fondeo y al control del rumbo y las reglas del RIPA. Identificación de marcas y balizas. Rumbo inverso y precauciones en la navegación nocturna y con visibilidad limitada.

Apartado 7. Navegación.

Aspectos prácticos de navegación, como la determinación de la corrección total por enfilaciones, la situación por demoras, enfilaciones y equipos GNSS, así como por estima gráfica. Uso de la sonda y la corredera. Posicionamiento rápido en la carta. Reconocimiento de la costa, demoras y veril de seguridad.

Apartado 8. Maniobras de seguridad.

Maniobra de hombre al agua, usando la función MOB del equipo GNSS, y a las maniobras de dar y recibir remolque. Se tendrán en cuenta también las precauciones en el rescate desde embarcación y con helicópteros.

El desarrollo de las partes en las que se dividen las prácticas deberá adecuarse al orden en el que se establecen en la relación, otorgando cierta flexibilidad en la realización de las mismas en función de las condiciones meteorológicas y de las horas por sesión de prácticas y totales indicado en este anexo. Debiendo cumplirse el total de horas y completarse el temario de las prácticas en su totalidad.

3.3.2 Contenido detallado.

Apartado 1. Seguridad y comprobaciones antes de salir a la mar.

– Material de seguridad. Estiba y mantenimiento del material de seguridad. Uso del chaleco salvavidas y reconocimiento de sus elementos. Importancia de su ajuste y colocación. El uso de los chalecos hinchables. El aro salvavidas, su uso y estiba. Bengalas y cohetes, precauciones en su manejo y explicación de su uso. Manejo de la bocina de niebla y del heliógrafo. El reflector de radar. La bomba de achique y los baldes. El botiquín de a bordo y su contenido.

– Comprobaciones antes de salir a la mar. Revisión de los puntos críticos de la embarcación: grifos de fondo, bocina, mecha del timón, portillos y otras aberturas en el casco. Comprobaciones previas a la salida a la mar: estado general de la embarcación, achique, comprobación de espacios vacíos, nivel de combustible, agua potable, carga de las baterías y luces de navegación. Documentación a bordo: Certificado de Navegabilidad, Permiso de Navegación, titulación y justificante del pago de la prima de seguro obligatorio correspondiente al periodo en curso. Comprobación del número máximo de personas a bordo y de la validez de los elementos de seguridad.

Apartado 2. Planificación de la derrota y lucha contraincendios.

– Planificación de la derrota. Previsión meteorológica y estado de la mar. Comprobación de viento reinante y su intensidad. Estado de la mar y la posibilidad de rompientes. Mareas: consulta de las tablas y determinación rápida de la altura por la regla del doceavo. Comprobación de la carta de la zona a navegar, zonas de aguas someras y peligros para la navegación. Condiciones físicas y psíquicas de los tripulantes. Prevención del mareo. Importancia de la estiba correcta.

– Lucha Contra-Incendios. El tipo de combustible de la embarcación. Uso de llamas y mecheros a bordo. Acumulación de trapos, grasa y combustible. Riesgos de fugas. Instalación de gas a bordo y su detector. Riesgos de la instalación eléctrica. Agentes extintores: polvo, CO2, espuma y agua. Tipos de fuegos. Estiba, comprobación de estado del extintor y precauciones previas a su uso. Uso óptimo de los extintores y como atacar las llamas. El fuego en cabina y el fuego en cubierta, particularidades.

Apartado 3. Motores e instalación eléctrica.

– Motores. Comprobación de apertura de las tomas de mar. Bomba de refrigeración. Control de posibles pérdidas de agua, aceite o combustible. Nivel de aceite. Calentadores. Enfriador. Nivel de líquido refrigerante en caso de motores con circuito cerrado. Las incrustaciones en el circuito de agua de mar. Nivel de combustible, presencia de agua e impurezas en el tanque. Filtro de combustible y decantador. Purga del circuito de combustible en caso de aire en el mismo. Consumo y régimen del motor. Cálculo de la distancia navegable en función del combustible, el régimen y el estado de la mar. Importancia del combustible de reserva. Motores fueraborda: peculiaridades y precauciones en su manejo. Comprobaciones previas al arranque del motor: ausencia de atmósferas explosivas, niveles, punto muerto y carga de la batería de arranque. Alarma de calentamiento y nivel de aceite. Arranque del motor y comprobaciones de funcionamiento de la bomba de refrigeración, color del humo de escape y sonido del motor.

– Instalación eléctrica. Baterías. Tipos y mantenimiento. Niveles de líquido y gases. Uso de la vaselina en los bornes. Aislamiento de cables. Cajas de baterías y trincaje. Lubricación y prevención de la humedad. Cuadro eléctrico y fusibles. Las luces de navegación y del compás. Sulfatamiento de cables y terminales. Carga de las baterías, evitación de descargas. El alternador. Cambio de correas. Rectificador de corriente y picos de corriente. Consumo de luces, radio y aparatos de a bordo. Bombas de achique eléctricas. Placas solares, generadores eólicos e hidrogeneradores.

Apartado 4. Mantenimiento de la embarcación, prevención de la contaminación y cabuyería.

– Mantenimiento de la embarcación y prevención de la contaminación. Materiales de las embarcaciones: PRFV, hierro, aluminio y madera. Precauciones en el mantenimiento del PRFV: roturas, ósmosis y cubrición del gel-coat. Precauciones en el mantenimiento del

hierro: óxido y corrosión galvánica. Precauciones en el mantenimiento del aluminio: corrosión galvánica. Precauciones en mantenimiento de la madera: pintado y barnizado, calafateado y fractura y pudrición de la madera. Pintura anti-incrustante y estado de la obra viva. Ánodos de sacrificio en cascos metálicos y ejes sumergidos. Estado del gobierno de la embarcación, pala del timón y tomas de mar. Instalación de retención de aguas sucias bordo. Obligación anual de declarar la entrega de residuos oleosos. Basuras y su tratamiento.

– Cabuyería. Tipos de cabos y sus utilidades. Materiales. Cabos colchados y trenzados. Precauciones en el uso de cabos. Nudos básicos: medio nudo, cote, as de guía, ballestrinque, nudo llano y margarita. Explicación de sus usos. Forma de hacer firme un cabo en bitas y cornamusas. Empalme básico de cabos. Hacer firme un cabo de remolque. Adujado. Prevención de cocas.

Apartado 5. Maniobras.

– Maniobras en dársena. Precauciones antes de dejar el amarre: otras embarcaciones, obstáculos o cabos en el agua. Maniobra de desatraque en función de viento y corriente. Efectos del giro de la hélice en la maniobra. Evolución yendo avante y atrás. Ciaboga. Curva de evolución. Velocidad de seguridad. Ángulos de visión y maniobra en puntas de espigones y otros lugares sin visibilidad. Parar la arrancada.

– Atraques y desatraques. Elección del atraque en función del calado, la sonda y la eslora. Control de la altura de marea, viento y corriente. Reconocimiento de los puntos de amarre en tierra. Elección del costado del atraque. Preparación de amarras a bordo. Colocación de las defensas y precauciones al abarloarse. Aproximación al atraque. Atraque de costado, por proa y en punta. Usos del bichero. Uso de las amarras: largos, traveses y esprines. Forma de amarrar a cornamusas, norays y argollas. Desatraques en función del viento y corriente.

Apartado 6. Fondeo, vigilancia y control de la derrota.

– Fondeo. Factores de elección del fondeadero: abrigo, viento, corriente y tenedero. Fondeaderos de arena, fango y cascajo, particularidades. Sonda del fondeadero y calado de la embarcación. Control de la marea. Determinación del borneo. Precauciones respecto a bajos, espigones, cables u otras embarcaciones. Preparación del fondeo: ancla en posición y cadena clara. Velocidad de fondeo, rebase del fondeadero y aproado. Ancla a la pendura. Dar fondo. Longitud de cadena en función del fondo y de las condiciones de mar y viento. Hacer firme el fondeo y comprobación por demoras y enfilaciones de la efectividad. Alarmas de fondeo en el equipo GNSS y sonda. Ancla engalgada. Orincado de anclas. Levar.

– Precauciones con bañistas y buceadores: A la aproximación y salida del fondeadero, al arrancar el motor estando fondeados.

– Vigilancia y control de la derrota. Identificación de marcas y balizas. Zonas navegables. Reglas del RIPA. Luces y marcas. Visibilidad y sus limitaciones por objetos de a bordo. Control circular antes de un cambio de rumbo. Control de las demoras de embarcaciones cercanas y riesgos de abordaje. Precauciones en la navegación con visibilidad reducida. Precauciones en la navegación nocturna. Precauciones en el uso del piloto automático.

Efectos del sol en la visión. Cómo tomar las olas.

Apartado 7. Navegación

– Rumbo y derrota. Lectura del compás. Navegación a un rumbo dado. Rumbo opuesto. Uso de la sonda y de la corredera. Gobierno de la embarcación en función del estado de la mar y del viento, influencia de estos en la derrota. Rumbo de aguja y verdadero. Cálculo de la declinación en la carta. Determinación de la corrección total por enfilaciones. Cómo realizar una tablilla de desvíos. Trazado de rumbos en la carta. Veril de seguridad. Identificación de la costa y de los peligros a la navegación. Correcciones en las cartas y avisos a los navegantes.

– Posición. Posición por dos demoras simultáneas. Posición por enfilaciones y oposiciones. Posición por el equipo GNSS. Situación rápida en la carta por demora y distancia con referencia a un punto fijo de la carta tenido como waypoint. Estima gráfica en la carta en función del rumbo y la velocidad. Posición por isobatas.

Apartado 8. Maniobras de seguridad

– Maniobra de hombre al agua. Identificación de los diferentes riesgos de caída al mar. Modo de proceder en caso de hombre al agua. Lanzamiento de objeto simulando ser el hombre al agua y ejercicio de recogida en el que se tenga en cuenta la importancia del control visual, la parada de máquina, el lanzamiento de aro salvavidas u objeto flotante al agua, el acercamiento al hombre al agua, controlando el abatimiento, la velocidad y metidas de timón para librar la popa; el uso del bichero, la elección del lugar más practicable para el izado a bordo y la recogida. Precauciones en caso de hipotermia. Maniobra de hombre al agua utilizando la función MOB del equipo GNSS.

– Remolques. Identificación de las averías que implican remolque: fallos del gobierno, fallos de aparato propulsor y falta de combustible. Precauciones al acercarse para dar remolque, control del estado de la mar y del viento. Riesgos de colisión. Selección del cabo apropiado en función del tamaño de las embarcaciones y el estado de la mar. Lanzamiento de cabo guía y determinación de la longitud del remolque en función de la longitud de las olas. Recibir remolque. Elección del lugar en el que se hace firme el remolque. Precauciones en el rescate con lanchas de salvamento. Precauciones en el rescate desde helicóptero: comunicaciones previas, aproado de la embarcación, abatimiento por rebufo del helicóptero, precaución de no tocar el cabo del rescatador y de que no se haga firme ni se enrede en la embarcación y puesta a disposición del rescatador. Rescate desde cubierta y desde el agua.

3.4 Patrón de yate.

3.4.1 Objetivos a lograr

La realización de las prácticas en régimen de travesía, no pretende incidir de nuevo en aquellas cuestiones que hayan sido realizadas en prácticas de titulaciones inferiores, o por lo menos en su totalidad, para así perfeccionar otros aspectos de la navegación, orientados principalmente a la travesía y la navegación segura dentro de las atribuciones del título de patrón de yate. Para ello se persigue un incremento de la estancia en la mar haciendo que el alumno se habitúe a la duración de las navegaciones que podría realizar con este título. El establecimiento de un régimen de guardias durante el desarrollo de las prácticas y la realización de las tareas típicas de éstas, es vital para una correcta asimilación de los objetivos a lograr los cuales se clasifican en 5 apartados:

Apartado 1. Utilización del material de seguridad y contraincendios.

Apartado 2. Preparación de la derrota.

Apartado 3. Comprobaciones antes de salir a la mar.

Apartado 4. Guardia efectiva de navegación.

Apartado 5. Navegación.

3.4.2 Contenido detallado

Apartado 1. Utilización del material de seguridad y contraincendios.

– Repaso de cuestiones relativas al material de seguridad, su estiba y mantenimiento. Uso del chaleco salvavidas y reconocimiento de sus elementos. Importancia de su ajuste y colocación. Uso de los chalecos hinchables. El aro salvavidas, su uso, estiba y comprobación del funcionamiento de la luz Holmes. Bengalas, cohetes y botes de humo, precauciones en su manejo y explicación de su uso. Manejo de la bocina de niebla y del heliógrafo. El reflector de radar. La bomba de achique y los baldes. Material contraincendios: Ubicación a bordo, estado, trincaje y precauciones de uso. Contenido del botiquín según legislación vigente.

– Uso de la balsa salvavidas, con un simulacro de abandono. Estiba, acceso y trincaje de la balsa salvavidas. Mantenimiento, revisiones y precauciones de uso. Consideración de la necesidad del abandono del buque, necesidad de emitir una alerta efectiva antes del abandono. Precauciones al subir a bordo, material a llevar (respondedor de radar, RBLS, VHF portátil, bengalas, ropa de abrigo, linterna, agua y víveres), necesidad de ropa de abrigo y calzado ligero. Precaución con llamas y objetos punzantes. Importancia de mantener la balsa seca y ventilada y de mantener a sus ocupantes secos y calientes. Prevención del mareo. Afirmado a bordo de la rabiza. Modo de puesta a flote de la balsa y precauciones en

su uso. Inflado. Reparto de pesos y control de presión. Corte de la rabiza y uso del ancla flotante. Turnos de guardia. Comportamiento de náufragos en el agua.

– Uso de la radiobaliza de localización de siniestros. Alertas accidentales. Estiba y mantenimiento. Comprobación de la zafa hidrostática y de la validez de la batería. Prueba en modo test.

– Sistema de Identificación Automática. Funcionamiento del sistema y precauciones en su manejo.

– Respondedor de radar. Funcionamiento, estiba a bordo y precauciones en su manejo. Comprobación de validez de la batería y prueba en modo test.

– VHF portátil. Funcionamiento, comprobación de carga de batería y batería de repuesto.

Apartado 2. Preparación de la derrota.

– Comprobación de las cartas de la zona a navegar. Actualización de los avisos a los navegantes. Trazado de derrota. Identificación de peligros. Libros de faros, señales radio y derrotero. Datos y característica de los faros y balizas de la zona a navegar. Anuario de mareas. Comprobación de horas de marea y sonda en el puerto o puertos en los que se vaya a recalar, con sus correcciones de altura y hora. Correcciones barométricas. Identificación de zonas de amarre. Determinación de abrigos y fondeaderos en la zona a navegar en función del estado de la mar y viento.

– Documentación a llevar a bordo: certificados, permiso de navegación, justificante del pago de la prima de seguro obligatorio correspondiente al periodo en curso y titulación. Licencia de Estación de Barco y MMSI.

– Previsiones meteorológicas y contraste con la situación local. Avisos a los navegantes y de seguridad. Control de las horas de emisión de boletines meteorológicos de los CCS.

Apartado 3. Revisión de los puntos críticos de la embarcación y comprobaciones previas a la salida a la mar.

– Revisión de nivel de combustible y de la autonomía que este confiere con un margen amplio de respeto, carga de baterías, estado del aparato propulsor y de gobierno. Luces de navegación.

– Disponibilidad de agua y alimentos suficientes para las personas a bordo en relación con la duración de la navegación. Necesidad de disponer de cantidades superiores a las previstas. Estiba a bordo y conservación. Estado físico de los tripulantes. Comprobación del material de seguridad: disponibilidad y localización a bordo, estado general, validez y estiba.

– Arranchado.

– Arranque de motores, y control de escapes y temperatura. Comprobación de carga de baterías.

– Comunicación al CCS de salida, zona a navegar y ETA.

– Largado de cabos y maniobra de salida.

Apartado 4. Guardia efectiva de navegación.

– Cumplimiento de los turnos de guardia. Entrega y recepción de la guardia.

– Vigilancia efectiva. Visibilidad. Luces de navegación. Precauciones durante la guardia de noche: iluminación reducida en el puente o bañera y control e identificación de las luces de navegación otros barcos. Prevención de la somnolencia.

– Control del rumbo. Gobierno y marcha en función del estado de la mar y viento, del consumo y de la visibilidad. Uso del piloto automático y precauciones. Control de la derrota. Vigilancia radar.

– Reconocimiento de la costa. Uso del derrotero. Reconocimiento de faros y su característica.

– Seguimiento de los partes meteorológicos. Control de la presión atmosférica, aspecto general y nubes, y dirección e intensidad del viento. Rachas de viento, su detección y prevención de efectos adversos.

– Control del estado de la mar: variación en tamaño y dirección de la mar de fondo.

– Posiciones en la carta: horarias, de cambio de rumbo y en función de los cabos, otros accidentes costeros o peligros a la navegación.

– Estado físico de la tripulación. Cansancio, somnolencia, mal de mar, hidratación, protección contra el frio y contra la insolación y el calor excesivo.

Apartado 5. Navegación.

– Situación en la carta. Situación por demora y distancia. Por dos demoras. Por tres demoras. Situación por enfilaciones.

– Uso de equipos GNSS. Inicialización, obtención de datos de los puntos de recalada en la carta, introducción en el navegador, creación de una derrota y determinación de errores. Alarmas de rumbo y fondeo.

– Cálculo de la corriente, su rumbo e intensidad horaria.

– Navegación de estima y comparación con las situaciones observadas o satelitarias. Determinación de la hora estimada de llegada (ETA).

– Uso del radar. Inicio. Errores y reflexiones. Falsos ecos. Reconocimiento de la costa. Situación por dos distancias.

– Navegación sin visibilidad. Uso combinado de equipos GNSS, radar y sonda. Mantenimiento de navegación de estima.

– Recalada. Reconocimiento de las enfilaciones, luces, marcas y accidentes costeros notables. Veriles de seguridad. Determinación de la altura de marea a la hora de la recalada y márgenes de seguridad.

3.5 Capitán de yate.

3.5.1 Objetivos a lograr.

La realización de las prácticas en régimen de travesía, no pretende incidir de nuevo en aquellas cuestiones que hayan sido realizadas en prácticas de titulaciones inferiores, o por lo menos en su totalidad, para así perfeccionar otros aspectos de la navegación, orientados principalmente a la travesía y la navegación segura dentro de las atribuciones del título de capitán de yate. Para ello se persigue un incremento de la estancia en la mar haciendo que el alumno se habitúe a la duración de las navegaciones que podría realizar con este título. El establecimiento de un régimen de guardias durante el desarrollo de las prácticas y la realización de las tareas típicas de éstas, es vital para una correcta asimilación de los objetivos a lograr los cuales se clasifican en 5 apartados:

Apartado 1. Utilización del material de seguridad y contraincendios.

Apartado 2. Preparación de la derrota.

Apartado 3. Revisión de los puntos críticos de la embarcación y comprobaciones previas a la salida a la mar.

Apartado 4. Guardia efectiva de navegación.

Apartado 5. Navegación.

3.5.2 Contenido detallado.

Apartado 1. Utilización del material de seguridad y contraincendios.

– Repaso de cuestiones relativas al material de seguridad, su estiba y mantenimiento. Uso del chaleco salvavidas y reconocimiento de sus elementos. Importancia de su ajuste y colocación. Uso de los chalecos hinchables. El aro salvavidas, su uso, estiba y comprobación del funcionamiento de la luz Holmes. Bengalas, cohetes y botes de humo, precauciones en su manejo y explicación de su uso. Manejo de la bocina de niebla y del heliógrafo. El reflector de radar. La bomba de achique y los baldes.

– Repaso del uso de la balsa salvavidas. Estiba, acceso y trincaje de la balsa salvavidas. Mantenimiento, revisiones y precauciones de uso. Consideración de la necesidad del abandono de la embarcación, necesidad de emitir una alerta efectiva antes del abandono. Precauciones al subir a bordo, material a llevar (respondedor de radar, RBLS, VHF portátil, bengalas, ropa de abrigo, linterna, agua y víveres), necesidad de ropa de abrigo y calzado ligero. Precaución con llamas y objetos punzantes. Importancia de mantener la balsa seca y ventilada y de mantener a sus ocupantes secos y calientes. Prevención del mareo. Afirmado a bordo de la rabiza. Modo de puesta a flote de la balsa y precauciones en su uso. Modo de inflado. Reparto de pesos y control de presión. Corte de la rabiza y uso del ancla flotante. Turnos de guardia. Comportamiento de náufragos en el agua.

– Uso de la radiobaliza de localización de siniestros. Alertas accidentales. Estiba y mantenimiento. Comprobación de la zafa hidrostática y de la validez de la batería. Prueba en modo test. Sistema de Identificación Automática. Funcionamiento del sistema y precauciones

en su manejo. Funcionamiento de otros equipos radio de la Zona 1 de navegación, en función de la equipación de la embarcación. Respondedor de radar. Funcionamiento, estiba a bordo y precauciones en su manejo. Comprobación de validez de la batería y prueba en modo test. VHF portátil. Funcionamiento, comprobación de carga de batería y batería de repuesto.

– Material contraincendios: Ubicación a bordo, estado, trincaje y precauciones de uso. Contenido del botiquín reglamentario según legislación vigente.

Apartado 2. Preparación de la derrota.

– Comprobación de las cartas de la zona a navegar. Actualización de los avisos a los navegantes. Trazado de derrota. Identificación de peligros. Libros de faros, señales radio y derrotero. Datos y característica de los faros y balizas de la zona a navegar. Anuario de mareas. Comprobación de horas de marea y sonda en el puerto o puertos en los que se vaya a recalar, con sus correcciones de altura y hora. Correcciones barométricas. Identificación de zonas de amarre. Determinación de abrigos y fondeaderos en la zona a navegar en función del estado de la mar y viento.

– Comprobación de estado y estiba del sextante. Comprobación del funcionamiento de la alidada y su bloqueo, así como del tambor micrométrico en caso de que disponga de él, estado de los espejos y filtros. Error de índice. Comprobación del estado y estiba del cronómetro. Establecimiento absoluto y retardo. Comprobación de la vigencia del almanaque náutico.

– Documentación a llevar a bordo: certificados, Diario de Navegación, permiso de navegación, justificante del pago de la prima de seguro obligatorio correspondiente al periodo en curso y titulación. Licencia de Estación de Barco y MMSI.

– Previsiones meteorológicas y contraste con la situación local. Avisos a los navegantes y de seguridad. Control de las horas de emisión de boletines meteorológicos de los CCS. Información y procedimiento de contacto con el Centro Radiométrico.

Apartado 3. Revisión de los puntos críticos de la embarcación y comprobaciones previas a la salida a la mar.

Revisión de nivel de combustible y de la autonomía que este confiere con un margen amplio de respeto, carga de baterías, estado del aparato propulsor y de gobierno. Luces de navegación. Disponibilidad de agua y alimentos suficientes para las personas a bordo en relación con la duración de la navegación. Necesidad de disponer de cantidades superiores a las previstas. Estiba a bordo y su conservación. Estado físico de los tripulantes. Comprobación del material de seguridad: Disponibilidad y localización a bordo, estado general, validez y estiba. Arranchado. Arranque de motores, control de escapes y temperatura. Comprobación de carga de baterías. Comunicación al CCS de salida, zona a navegar y ETA. Largado de cabos y maniobra de salida.

Apartado 4. Guardia efectiva de navegación.

– Cumplimiento de los turnos de guardia. Entrega y recepción de la guardia. Vigilancia efectiva. Visibilidad. Luces de navegación. Precauciones durante la guardia de noche: Iluminación reducida en el puente o bañera y control e identificación de luces de navegación de otros barcos. Prevención de la somnolencia. Control del rumbo. Gobierno y marcha en función del estado de la mar y viento, del consumo y de la visibilidad. Uso del piloto automático y precauciones. Control de la derrota. Vigilancia radar. Reconocimiento de la costa. Uso del derrotero. Reconocimiento de faros y sus características.

– Seguimiento de los partes meteorológicos. Control de la presión atmosférica, aspecto general, nubes, y dirección e intensidad del viento. Rachas de viento, su detección y prevención de efectos adversos. Control del estado de la mar: Variación en tamaño y dirección de la mar de fondo.

– Posiciones en la carta: Horarias, de cambio de rumbo y en función de los cabos, otros accidentes costeros o peligros a la navegación.

– Estado físico de la tripulación. Cansancio, somnolencia, mal de mar, hidratación, protección contra el frío y contra la insolación y el calor excesivo.

– Cumplimentado del Diario de Navegación. Condiciones meteorológicas, rumbos y sus cambios, velocidades, posiciones y hechos reseñables.

Apartado 5. Navegación.

– Situación en la carta. Situación por demora y distancia. Por dos demoras. Por tres demoras. Situación por enfilaciones. Ciclónica. Posición por ángulos horizontales.

– Cálculo de la corriente, su rumbo e intensidad horaria.

– Cálculos astronómicos: Determinación de la corrección total al orto y al ocaso. Situación por dos rectas de altura. Situación por una recta de altura y una demora a un punto conocido de la costa. Situación meridiana.

– Navegación de estima y comparación con las situaciones observadas o satelitarias. Determinación de la hora estimada de llegada (ETA).

– Uso del radar. Inicio. Errores y reflexiones. Falsos ecos. Reconocimiento de la costa. Situación por dos distancias.

– Navegación sin visibilidad. Uso radar y sonda. Mantenimiento de navegación de estima.

– Recalada. Reconocimiento de las enfilaciones, luces, marcas y accidentes costeros notables. Veriles de seguridad. Determinación de la altura de marea a la hora de la recalada y márgenes de seguridad.

4. Evaluación de las prácticas.

El instructor deberá evaluar la capacidad del alumno, de acuerdo a los siguientes puntos. Pudiendo no firmar el certificado de prácticas correspondiente si no se cumple cualquiera de ellos:

– Puntualidad y asistencia a las prácticas.

No se permite un nivel de asistencia inferior al 95%.

– Aceptación de las normas de la escuela náutica de recreo.

El alumno deberá aceptar las normas de la escuela para la impartición de las prácticas.

– Participación activa.

El alumno deberá participar activamente durante la totalidad de las prácticas, siendo receptivo a la formación.

CERTIFICADO DE PRÁCTICAS REGLAMENTARIAS BÁSICAS DE SEGURIDAD Y NAVEGACIÓN

D/Dª (1): _____

con DNI/NIE/Pasaporte (2): _____ ,

en posesión del título de (3): _____ ,

en calidad de instructor de la escuela náutica de recreo (4): _____ ,

declaro bajo mi responsabilidad que D/Dª (5): _____ ,

con DNI/NIE/Pasaporte (6): _____ ,

ha realizado y superado con éxito las prácticas reglamentarias básicas de SEGURIDAD Y NAVEGACIÓN de acuerdo a los requisitos y exigencias contenidos en el **real decreto** (*).

Las prácticas para la obtención del título de (7): _____ ,

se realizaron en la embarcación (8): _____ de matrícula (9): _____ ,

el (10): _____ en el puerto de (11): _____ .

Y para que conste y a petición del interesado, expido el presente certificado, copia fiel de lo que figura en el registro que a tal efecto se dispone.

En _____, a _____ de _____ de _____

Firmado: Firmado:

El Instructor (nombre y apellidos): El Director (nombre y apellidos):

_____ _____

DNI/NIE/Pasaporte: _____ DNI/NIE/Pasaporte _____

Firmado:

El Interesado (nombre y apellidos):

_____

DNI/NIE/Pasaporte _____

(1). Nombre y apellidos del instructor de prácticas.
(2). DNI/NIE/Pasaporte del instructor de prácticas.
(3). Título por el cual, puede impartir las prácticas de seguridad y navegación.
(4). Nombre de la escuela náutica de recreo.
(5). Nombre y apellidos de la persona que ha recibido las prácticas.
(6). DNI/NIE/Pasaporte del alumno.
(7). Título correspondiente. Capitán de yate, patrón de yate, patrón de embarcaciones de recreo, patrón para navegación básica.
(8). Nombre de la embarcación de prácticas.
(9). Matrícula de la embarcación de prácticas.
(10). Fecha/s de realización de las prácticas.
(11). Puerto en el que se realizaron o bien el de salida si se trata de prácticas en régimen de travesía.
(*). Nombre del **real decreto** según su publicación.

ANEXO IV

Cursos de formación de radio-operador

El presente anexo, desarrolla los cursos de formación que habilitan para operar los equipos de radiocomunicaciones instalados a bordo de una embarcación de recreo, de acuerdo a los siguientes puntos:

1. Definiciones.
2. Duración y forma de impartición de los cursos.
3. Contenido de los cursos de radio-operador para cada una de las titulaciones.
4. Evaluación de los cursos de formación.

1. Definiciones.

1.1 Intervalos de descanso.

Aquel período de tiempo durante el cual no se realiza ninguna tarea formativa relacionada con la obtención de los títulos, cursos de formación o prácticas reguladas en este real decreto. Se reconocen dos tipos de intervalos de descanso, intervalo de descanso tipo A e intervalo de descanso tipo B. El tipo A es un intervalo de descanso cuya duración mínima será de una hora. El tipo B es un intervalo de descanso cuya duración mínima será de 8 horas.

1.2 Régimen de formación académica.

Régimen de impartición de cualquier tipo de tarea formativa en aula, en el que se podrá certificar un máximo de 8 horas de formación por cada día natural. En el régimen de formación académica se deberán respetar los siguientes intervalos de descanso:

– Cada 4 horas de impartición de cualquier acción formativa, contadas éstas, bien desde el primer inicio de las mismas, o bien después de que haya concluido cualquiera de los intervalos de descanso A o B, se realizará un intervalo de descanso del tipo A.
– Cada 8 horas de impartición de cualquier acción formativa, contadas éstas, bien desde el primer inicio de las mismas, o bien después de que haya concluido un intervalo de descanso del tipo B, se realizará un intervalo de descanso del tipo B.
– Una vez finalizadas la acción formativa, se deberá respetar el tipo de descanso correspondiente.

1.3 Sesión de formación.

Período de tiempo en el que se realiza cualquiera tipo de acción formativa en aula contemplada en este real decreto, comprendido entre dos intervalos de descanso, ya sean estos A o B.

2. Duración y forma de impartición de los cursos según titulaciones.

2.1 Formación en radiocomunicaciones, patrón para navegación básica.

2.1.1 Los cursos de formación en radiocomunicaciones para la obtención del título de patrón para navegación básica, tendrán una duración mínima de 4 horas, de las cuales, al menos 2 horas serán prácticas.

2.2 Radio-operador de corto alcance.

2.2.1 Los cursos de formación de radio-operador de corto alcance, tendrán una duración mínima de 12 horas, de las cuales, al menos 8 horas se dedicarán a impartir las prácticas del apartado D2, D3 correspondientes al punto 5.2.
2.2.2 Los cursos de formación de radio-operador de corto alcance, se realizarán en régimen de formación académica, pudiendo realizarse en tantas sesiones de formación como la escuela náutica de recreo considere oportunas. El requisito impuesto por el artículo 15.8 en cuanto al número máximo de alumnos será solo de aplicación a las horas de formación práctica específica, en el párrafo de prácticas del apartado D2, D3 correspondientes al punto 5.2.

2.3 Radio-operador de largo alcance.

2.3.1 Los cursos de formación de radio-operador de largo alcance, tendrán una duración mínima de 16 horas, de las cuales, al menos 8 horas se dedicarán a impartir las prácticas del apartado D2, D3 correspondientes al punto 5.3.

2.3.2 Los cursos de formación de radio-operador de largo alcance, se realizarán en régimen de formación académica, pudiendo realizarse en tantas sesiones de formación como la escuela náutica de recreo considere oportunas. El requisito impuesto por el artículo 15.8 en cuanto al número máximo de alumnos será solo de aplicación a las horas de formación práctica específica, en el párrafo de prácticas del apartado D2, D3 correspondientes al punto 5.3.

3. Contenido de los cursos de formación en radiocomunicaciones, de radio-operador de corto alcance y radio-operador de largo alcance.

3.1 Formación en radiocomunicaciones, patrón para navegación básica.

Apartado A. Conocimiento general de las radiocomunicaciones en el servicio móvil marítimo.

Apartado B. Conocimiento práctico detallado y aptitud para utilizar los equipos de radiocomunicaciones.

Contenido detallado:

Apartado A. Conocimiento general de las radiocomunicaciones en el servicio móvil marítimo.

A.1. Características generales básicas del servicio móvil marítimo:

a) Tipos de estaciones:

Estaciones de barco; estaciones costeras; centros coordinadores; de salvamento estaciones de servicios de movimiento de barcos (VTS).

b) Tipos de comunicaciones:

Comunicaciones de socorro, urgencia y seguridad; comunicaciones SAR; comunicaciones entre barcos; comunicaciones de operaciones portuarias y de movimiento de barcos; comunicaciones de correspondencia pública. A.2. Identidades del Servicio Móvil Marítimo:

c) Números de Identificación del Servicio Móvil Marítimo (MMSI):

Dígito de Identificación Marítima (MID); identidades de buques y estaciones costeras.

A.3. Características generales de las comunicaciones en VHF.

d) Alcance; canales de socorro, urgencia y seguridad, y para llamada y respuesta; canales para comunicaciones entre buques; canales de trabajo de las estaciones costeras y operaciones portuarias.

e) Escucha obligatoria en los canales de socorro.

f) Interferencias.

g) Orden de prioridad en las radiocomunicaciones.

h) Secreto de las comunicaciones.

i) Autoridad del capitán.

A.4. Documentos básicos obligatorios.

j) Licencia de Estación de Barco.

k) Procedimiento para la instalación de equipos radioeléctricos.

l) Lista de estaciones costeras y centros coordinadores de salvamento españoles.

Apartado B. Conocimiento práctico detallado y aptitud para utilizar los equipos de radiocomunicaciones.

B.1. Instalación radioeléctrica de VHF con y sin LSD:

m) Selección de canales y controles; sistema de doble escucha; uso de los diferentes controles del equipo; facilidades y uso del botón de socorro; manejo de los menús de LSD, posicionamiento de la antena, conexión GPS, comprobaciones y mantenimiento de rutina.

B.2. Procedimientos generales de comunicación utilizando equipos de VHF:

n) Llamada de rutina y respuesta a la llamada; canales radiotelefónicos para estas comunicaciones; cuándo emplearlas; ejemplos.
o) Alfabeto fonético internacional y cuadro para el deletreo de cifras y letras.
p) Diagrama internacional sobre procedimientos de operación en situaciones de socorro.
q) Llamadas a estaciones costeras. Escucha obligatoria en los canales de socorro.

B.3. Procedimientos operacionales de socorro, urgencia y seguridad en VHF utilizando técnicas de llamada selectiva digital y procedimientos radiotelefónicos:

r) Significado de las comunicaciones de socorro, alerta y seguridad.
s) Canales de socorro, urgencia y seguridad.
t) Transmisión, acuse de recibo y tráfico de alertas y llamadas de socorro, urgencia y seguridad; cancelación de alertas de socorro, urgencia y seguridad involuntarias; transmisión, recepción y acuse de recibo de una alerta o un llamada de socorro por una estación que no se halle en peligro (MAYDAY RELAY); tráfico de socorro (SILENCE MAYDAY y SILENCE FINI); utilización de la señal de socorro (MAYDAY); comunicaciones en el lugar del siniestro; cancelación de alertas involuntarias.
u) Transmisión de anuncios, llamadas y mensajes de urgencia y seguridad; tipos de comunicaciones de urgencia y seguridad; señales de urgencia (PANPAN) y seguridad (SECURITÉ).
v) Consultas médicas.
w) Procedimientos para probar los equipos.

B.4. Llamada Selectiva Digital (LSD):

x) Características y procedimientos generales de operación; tipos de llamadas (llamada a todos los buques, llamada individual); facilidades y uso del botón de socorro; envío de la alerta; revisión de mensajes recibidos; controles y funciones de escucha. Cancelación de alertas involuntarias. Procedimientos para probar los equipos.

B.5 Prácticas.

y) Transmisión, acuse de recibo y curso completo del tráfico de una alerta y de una llamada de socorro desde a bordo utilizando una instalación de VHF. Retransmisión, acuse de recibo y curso completo del tráfico de una llamada de socorro recibida de otro barco (MAYDAY RELAY).
z) Transmitir y recibir anuncios y llamadas de urgencia y seguridad en radiotelefonía y mediante LSD, y procedimientos de comunicaciones subsiguientes. Iniciar una llamada a una costera y a un centro radio-médico.

B.6. Equipos portátiles de VHF:

aa) Características principales; alcance; canales de operación; controles; baterías primarias y secundarias; tipos de equipos. Prácticas de comunicaciones con estos equipos.

B.7. Radiobalizas de localización por satélite de 406 MHz:

bb) Características básicas de operación; funciones de localización; mantenimiento de rutina; pruebas con el sistema de auto-test; batería y mecanismo de zafa hidrostática. Procedimientos de registro e instalación. Cancelación de una alerta emitida involuntariamente. El Sistema Cospas-Sarsat: Concepto básico del sistema. Prácticas.

B.8. Fuentes de energía para los equipos radioeléctricos:

cc) Baterías y cargadores; conexión a los diferentes equipos; cuidados básicos.

B.9 Otros equipos de radiocomunicaciones y radioelectrónicos de ayuda a la navegación:

dd) AIS, PLB, NAVTEX, SART, etc.

B.10. Telefonía móvil:

ee) Limitaciones y otras consideraciones del teléfono móvil a bordo.

3.2 Formación radio-operador de corto alcance.

Apartado A. Conocimiento general de las radiocomunicaciones en el Servicio Móvil Marítimo.

A.1 Principios generales y características básicas del servicio móvil marítimo.

Apartado B. Conocimientos y habilidad para usar los equipos radioeléctricos de un barco.

B.1. Instalación de radiocomunicaciones en ondas métricas y hectométricas. Utilización práctica de los equipos de radiocomunicaciones de ondas métricas.
B.2. Objetivo y utilización de los dispositivos y técnicas de llamada selectiva digital.

Apartado C. Procedimientos de explotación del SMSSM y utilización práctica detallada de los subsistemas y equipos de SMSSM.

C.1. Introducción básica a los procedimientos del SMSSM.
C.2. y C.3. Procedimientos radiotelefónicos con LLSD y sin ella para las comunicaciones de socorro, urgencia y seguridad.
C.4. Protección de las frecuencias de socorro.
C.5. Sistema de Información sobre Seguridad Marítima (MSI: Maritime Safety Information) en el SMSSM.
C.6. Procedimiento para anular la transmisión involuntaria de falsas alarmas.

Apartado D. Procedimientos de explotación y reglamentación de las comunicaciones radiotelefónicas.

D.1. Aptitud para intercambiar comunicaciones relativas a la seguridad de la vida humana en el mar.
D.2. y D.3. Reglamentación, procedimientos y prácticas obligatorias. Conocimientos teóricos y prácticos sobre los procedimientos radiotelefónicos.
D.4. Utilización del alfabeto fonético internacional. Frases más importantes de comunicación marítima normalizada de la OMI.

Contenido detallado:

Apartado A. Conocimiento general de las radiocomunicaciones en el Servicio Móvil Marítimo.

A.1 Principios generales y características básicas del servicio móvil marítimo.

– Definición y descripción del servicio móvil marítimo de VHF y OM. Tipos de estaciones: estaciones de barco, estaciones costeras, centros coordinadores de salvamento, estaciones de servicio de movimiento de barcos, centros radio médicos. El servicio móvil marítimo en España: centros de comunicaciones radiomarítimas y centros de coordinación de salvamento.
– Identidades del servicio móvil marítimo. Identidades de las estaciones de barco, estaciones costeras, etc. Distintivos de llamada, número de identificación del Servicio Móvil Marítimo (MMSI) de los diferentes tipos estaciones.
– Concepto básico del SMSSM. Objetivo y estructura básica del sistema. Definición de las zonas marítimas A1, A2, A3 y A4 conforme al SMSSM. Y al Real Decreto 1185/2006, relación entre ellas. Descripción, funcionamiento y componentes del sistema en la zona A1.
– El sistema Cospas-Sarsat. Concepto básico del sistema. Terminales locales de usuarios (TLU).
– Tipos de comunicaciones y sus funciones: comunicaciones de socorro, urgencia y seguridad, comunicaciones de coordinación de búsqueda y rescate, comunicaciones en el lugar del siniestro (comunicaciones SAR), comunicaciones puente a puente, comunicaciones sobre seguridad marítima y comunicaciones de rutina.
– Orden de prioridad de las radiocomunicaciones. Interferencias. Autoridad del capitán. Secreto de las comunicaciones.
– Nomenclatura de fechas y horas.

Apartado B. Conocimientos y habilidad para usar los equipos radioeléctricos de un barco.

B.1 Instalación de radiocomunicaciones en ondas métricas y hectométricas. Utilización práctica de los equipos de radiocomunicaciones de ondas métricas.

Requisitos de instalación de equipos dependiendo de la zona de navegación y del tipo de buque. Real Decreto 1185/2006.

– Características de los equipos radioeléctricos para zona marítima A1 y A2.
– Instalación radioeléctrica de VHF: Instalación VHF fija con radiotelefonía. Instalación VHF con radiotelefonía y LLLSD, requisitos de programación e instalación. Posición de la antena y mantenimiento de rutina. Máxima potencia de los transmisores de las estaciones de barco. Canales obligatorios, y sus frecuencias, en los que debe ser capaz de transmitir y recibir toda estación de barco de VHF. Uso de los diferentes controles de los equipos VHF fijos. Sistema de doble escucha. Bandas de guarda de los canales de socorro.
– Equipos portátiles de VHF: características principales, canales de operación mínimos. Uso de los diferentes controles de los equipos. Baterías primarias y secundarias. Tipos de equipos: VHF portátil IEC 60529 IPX7, características de protección. VHF portátil del SMSSM (radioteléfonos bidireccionales portátiles de ondas métricas).
– Transpondedores de radar (SART y AIS-SART): principios de funcionamiento, características principales, estiba, activación, desactivación, test, mantenimientos de rutina.
– Receptores NAVTEX: principios de funcionamiento, alcance (necesidad de cambio de estación transmisora), características básicas (frecuencias internacionales y nacionales de recepción), tipos de mensajes, test y mantenimientos rutinarios.
– Equipos de identificación automática de buques (AIS/SIA): principios de funcionamiento, características principales (frecuencias de operación, introducción de datos), posicionamiento de la antena, mantenimiento de rutina. Ventajas de uso.
– Radiobaliza de localización de siniestros por satélite en 406 MHz: principios de funcionamiento, características principales, funciones de localización, estiba, activación, desactivación, test, mantenimientos de rutina. Registro e instalación. Zafa hidrostática: funcionamiento, revisiones.
– Radiobalizas personales (PLB) de hombre al agua de 121,5 MHz. y PLB AIS: características principales. Conjunto chaleco salvavidas inflables/radiobaliza personal.
– Fuentes de energía para los equipos radioeléctricos: baterías y cargadores, conexiones a los diferentes equipos, mantenimiento. Fuentes de energía de reserva.
– Telefonía móvil: Limitaciones y otras consideraciones del teléfono móvil a bordo.
– Conocimiento básico de equipos OC.
– Conocimiento básico del Sistema Inmarsat.

B.2. Objetivo y utilización de los dispositivos y técnicas de llamada selectiva digital.

Concepto de la llamada selectiva digital. Características operacionales. Ventajas. Tipos de equipos de VHF y OM con LSD. Tipos de llamadas: individuales y a todos los buques. Facilidades y uso del botón de socorro. Envío de la alerta. Revisión de mensajes recibidos. Control y funciones de escucha. Conexión al GPS.

Apartado C. Procedimientos de explotación del SMSSM y utilización práctica detallada de los subsistemas y equipos de SMSSM.

C.1. Introducción básica a los procedimientos del SMSSM.

– Canales VHF 6, 13, 16, 70. Frecuencias, tipo de explotación y uso asignado. Obligación de la escucha continua en las frecuencias de socorro, urgencia y seguridad de VHF.
– Equipo OM frecuencia 2.182 KHz y 2.187,5 KHz.

C.2. y C.3. Procedimientos radiotelefónicos con LLSD y sin ella para las comunicaciones de socorro, urgencia y seguridad.

Procedimiento para las comunicaciones de socorro.

– Definición de alerta, llamada y mensaje de socorro. Canales de transmisión. Responsable. Cese de otras comunicaciones. Preparación para el tráfico de socorro. Guía para la transmisión de una alerta de socorro. Otras consideraciones.

– Alerta, llamada y mensaje de socorro: significado, contenido. Alerta y llamada de socorro falsa. Señal de socorro, pronunciación. Procedimientos de transmisión de una alerta de socorro, de una llamada de socorro y de un mensaje de socorro. Cuadro guía para la transmisión de una alerta de socorro con equipos con llamada selectiva digital (LLSD).

– Retransmisión de una alerta de socorro o de una llamada de socorro por una estación de barco que no se halle en peligro en VHF y OM: Cuándo se debe retransmitir una alerta de socorro por una estación de barco de una ER. Señal de retransmisión de un socorro, pronunciación. Procedimiento de retransmisión de una alerta o una llamada de socorro o de un socorro en general del que se tiene conocimiento.

– Recepción y acuse de recibo de alertas de socorro y llamadas de socorro en VHF y OM retransmitidas por una estación costera o un centro de coordinación de salvamento: Prioridad del acuse de recibo de las alertas y llamadas de socorro por las estaciones costeras.

– Reconocimiento del acuse de recibo de una estación costera a una alerta de socorro y a una llamada de socorro.

– Recepción y acuse de recibo de alertas o llamadas de socorro transmitidas por una estación de barco en VHF y OM: Procedimientos para el seguimiento de las alertas y llamadas de socorro que se reciban y preparación para el tráfico de socorro.

– Condiciones para que un barco de acuse de recibo a una alerta o llamada de socorro. Procedimiento de recepción y acuse de recibo. Cuadro de acciones a tomar por un buque cuando recibe una alerta de socorro en VHF y en OM.

– Tráfico de socorro: preparación, seguimiento y coordinación. Significado y pronunciación de «silence may day» y «silence fini».

Procedimiento para las comunicaciones de urgencia y seguridad.

Comunicaciones consideradas de urgencia y seguridad. Prioridad. Canales de transmisión. Responsable. Cese de otras comunicaciones.

Comunicaciones de urgencia.

– Conceptos, contenido y estructura de anuncio de urgencia, llamada de urgencia, mensaje de urgencia. Significado. Señal de urgencia. Canales de transmisión. Procedimientos de transmisión, recepción, seguimiento del tráfico y cancelación de las comunicaciones de urgencia.

– Otras normas relacionadas.

Comunicaciones de seguridad.

– Conceptos, contenido y estructura de anuncio de seguridad, llamada de seguridad, mensaje de seguridad. Significado. Señal de seguridad. Canales de transmisión. Procedimientos de transmisión, recepción, seguimiento del tráfico y cancelación de las comunicaciones de seguridad.

– Otras normas relacionadas.

Comunicaciones entre barcos relativas a la seguridad de la navegación.

Significado. Frecuencia y número de canal asignado. Procedimiento.

Prueba de los equipos de VHF y de OM con y sin LLSD, utilizados para llamadas de socorro y seguridad.

Limitaciones. Pruebas en las frecuencias/canales de socorro, urgencia y seguridad.

Disposiciones y procedimientos para llamadas de rutina entre barcos y barco-costera.-

Frecuencias/canales. Método de llamada.

C.4. Protección de las frecuencias de socorro.

Restricciones en los canales de socorro, urgencia y seguridad.

C.5. Sistema de Información sobre Seguridad Marítima (MSI: Maritime Safety Information) en el SMSSM.

Introducción al Sistema de Información de Seguridad Marítima (MSI). Propósito. Sistemas que intervienen en la difusión de la información.

C.6. Procedimiento para anular la transmisión involuntaria de falsas alarmas.

Cancelación de una alerta de Socorro o llamada de socorro enviada involuntariamente. Procedimiento para la cancelación de una alerta o llamada de socorro.

Apartado D. Procedimientos de explotación y reglamentación de las comunicaciones radiotelefónicas.

D.1. Aptitud para intercambiar comunicaciones relativas a la seguridad de la vida humana en el mar.

Certificado de operador. Disposiciones generales aplicadas a este certificado. Categorías de certificados de operador del SMSSM (no Convenio SOLAS). Licencia de Estación de Barco (LEB).

D.2. y D.3. Reglamentación, procedimientos y prácticas obligatorias. Conocimientos teóricos y prácticos sobre los procedimientos radiotelefónicos.

– Conocimientos básicos sobre el Reglamento Internacional de Radiocomunicaciones de la UIT, Real Decreto 1185/2006, sobre el Reglamento de radiocomunicaciones marítimas españolas, cualquier otra normativa relacionada con este programa. Normativa nacional sobre la instalación de equipos radioeléctricos. Diagrama internacional sobre procedimientos de operación de situaciones de socorro. Documentos básicos obligatorios para la zona marítima A1 en España. Conocimientos del Nomenclátor de Estaciones Costeras y de Estaciones de Servicios Especiales, Nomenclátor de Estaciones de Buques y de Identidades del Servicio Móvil Marítimo (MMSI), Manual para el uso del Servicio Móvil Marítimo y Móvil Marítimo por Satélite.

– Funciones dentro de SMSSM. Otras funciones. Red de estaciones costeras españolas y centros de coordinación de salvamento. Horarios y canales de escucha continua. Estaciones costeras de otros países.

Servicio radiomédico.

Forma de conectar con el Centro Radio-Médico Español (CRME). Normas para realizar una consulta radio-médica. Instrucciones a seguir para para la toma de datos y síntomas del paciente. Láminas de situación de síntomas o lesiones.

Prácticas:

– Cada alumno individualmente será capaz de transmitir comunicaciones de socorro utilizando equipos VHF y OM con LSD y transmitir comunicaciones de socorro utilizando equipos VHF sin LLSD siguiendo los procedimientos y normas establecidas.

– Cada alumno individualmente será capaz de retransmitir comunicaciones de socorro utilizando equipos VHF y OM con y sin LSD siguiendo los procedimientos y normas establecidas.

– Cada alumno individualmente será capaz de recibir comunicaciones de socorro utilizando equipos VHF y OM con y sin LSD y determinar si se ha acusado recibo de la misma por una estación costera o centro de salvamento siguiendo los procedimientos y normas establecidas.

– Cada alumno individualmente será capaz de saber qué medidas tomar para seguir las alertas, las llamadas y el tráfico de socorro, cuándo dar acuse de recibo y darlo utilizando equipos VHF y OM con y sin LLSD siguiendo los procedimientos y normas establecidas.

– Cada alumno individualmente será capaz de realizar la cancelación de una alerta de socorro enviada en VHF y OM con LSD y de una llamada de socorro en VHF y OM siguiendo los procedimientos y normas establecidas.

– Cada alumno individualmente será capaz de: transmitir comunicaciones de urgencia utilizando equipos VHF y OM con y sin LSD siguiendo los procedimientos y normas

establecidas. Recibir comunicaciones de urgencia utilizando equipos VHF y OM con y sin LSD, cancelar las comunicaciones de urgencia transmitidas.

– Cada alumno individualmente será capaz de: transmitir comunicaciones de seguridad utilizando equipos VHF y OM con y sin LSD siguiendo los procedimientos y normas establecidas. Recibir comunicaciones de seguridad utilizando equipos VHF y OM con y sin LSD, cancelar las comunicaciones de seguridad transmitida.

– Cada alumno individualmente será capaz de: establecer una comunicación de seguridad de la navegación con otro barco siguiendo el procedimiento y las normas establecidas.

– Cada alumno individualmente será capaz de: realizar una prueba de un equipo VHF y de OM con y sin LSD.

– Cada alumno individualmente será capaz de establecer comunicaciones de rutina con otras embarcaciones siguiendo los procedimientos y normas establecidas.

– Cada alumno individualmente será capaz de contactar con una CCR y un CCS española con cobertura en la posición en que se encuentre mediante el canal 16 y en el canal de trabajo asignado utilizando las publicaciones disponibles. Y por OM.

– Partes que componen una radio, fuente alimentación, transceptor, Unidad de antena. Interconexiones entre las partes y con otros equipos (GPS). Consideraciones técnicas y de instalación y desinstalación. Familiarización y manejo de los equipos de VHF y de OM fijos con y sin LSD y de los equipos portátiles de VHF. Funciones de los mandos. Comprobaciones antes de hacerse a la mar. Sintonizar frecuencias de VHF en radiotelefonía y LSD.

– Familiarización, activación, desactivación y comprobaciones de la radiobaliza de localización de siniestros por satélite de 406 MHz. cancelación de una alarma emitida por la activación involuntaria de la radiobaliza.

D.4. Utilización del alfabeto fonético internacional. Frases más importantes de comunicación marítima normalizada de la OMI.

3.3 Formación radio-operador de largo alcance.

Apartado A. Conocimiento general de las radiocomunicaciones en el Servicio Móvil Marítimo.

A.1. Principios generales y características básicas del servicio móvil marítimo.

Apartado B. Conocimientos y habilidad para usar los equipos radioeléctricos de un barco.

B.1 Instalación de radiocomunicaciones en VHF, OM, OC y por satélite. Utilización práctica de los equipos de radiocomunicaciones de VHF, OM, OC y por satélite.

B.2. Objetivo y utilización de los dispositivos y técnicas de llamada selectiva digital.

Apartado C. Procedimientos de explotación del SMSSM y utilización práctica detallada de los subsistemas y equipos de SMSSM.

C.1. Introducción básica a los procedimientos del SMSSM.

C.2. y C.3. Procedimientos radiotelefónicos con LLSD y sin ella para las comunicaciones de socorro, urgencia y seguridad.

C.4. Protección de las frecuencias de socorro.

C.5. Sistema de Información sobre Seguridad Marítima (MSI.: Maritime Safety Information) en el SMSSM.

C.6. Procedimiento para anular la transmisión involuntaria de alarmas y comunicaciones de socorro, urgencia y seguridad.

Apartado D. Procedimientos de explotación y reglamentación de las comunicaciones radiotelefónicas.

D.1. Aptitud para intercambiar comunicaciones relativas a la seguridad de la vida humana en el mar.

D.2. y D.3. Reglamentación, procedimientos y prácticas obligatorias. Conocimientos teóricos y prácticos sobre los procedimientos radiotelefónicos.

D.4. Utilización del alfabeto fonético internacional. Frases más importantes de comunicación marítima normalizada de la OMI.

Apartado E. Módulo sobre el servicio móvil marítimo por satélite en barcos no sujetos a un equipamiento obligatorio.

E.1. Principios generales y características básicas del servicio móvil marítimo por satélite.

Contenido detallado

Apartado A. Conocimiento general de las radiocomunicaciones en el Servicio Móvil Marítimo.

A.1. Principios generales y características básicas del servicio móvil marítimo.

– Definición y descripción del servicio móvil marítimo de VHF, OM, OC y por satélite. Tipos de estaciones: estaciones de barco, estaciones costeras, centros coordinadores de salvamento, estaciones de servicio de movimiento de barcos, centros radio médicos. El servicio móvil marítimo en España de VHF, OM, OC y por satélite: centros de comunicaciones radiomarítimas y centros de coordinación de salvamento.
– Identidades del servicio móvil marítimo. Identidades de las estaciones de barco, estaciones costeras, etc. Distintivos de llamada, número de identificación del Servicio Móvil Marítimo (MMSI) de los diferentes tipos estaciones.
– Concepto básico del SMSSM. Objetivo y estructura básica del sistema. Definición de las zonas marítimas A1, A2, A3 y A4 conforme al SMSSM. Y al Real Decreto 1185/2006, relación entre ellas. Descripción, funcionamiento y componentes del sistema en todas las zonas marítimas del SMSSM.
– El sistema Cospas-Sarsat. Concepto básico del sistema. Terminales locales de usuarios (TLU).
– El sistema de comunicaciones marítimas por satélite INMARSAT. Concepto básico. Estaciones que lo componen.
– Tipos de comunicaciones y sus funciones: comunicaciones de socorro, urgencia y seguridad, comunicaciones de coordinación de búsqueda y rescate, comunicaciones en el lugar del siniestro (comunicaciones SAR), comunicaciones puente a puente, comunicaciones sobre seguridad marítima y comunicaciones de rutina.
– Orden de prioridad de las radiocomunicaciones. Interferencias. Autoridad del capitán. Secreto de las comunicaciones. Nomenclatura de fechas y horas.

Apartado B. Conocimientos y habilidad para usar los equipos radioeléctricos de un barco.

B.1 Instalación de radiocomunicaciones en VHF, OM, OC y por satélite. Utilización práctica de los equipos de radiocomunicaciones de VHF, OM, OC y por satélite.

– Requisitos de instalación de equipos dependiendo de la zona de navegación y del tipo de buque. Real Decreto 1185/2006.
– Características de los equipos radioeléctricos para todas las zonas marítimas del SMSSM.
– Instalación radioeléctrica de los equipos de radiocomunicaciones: Instalación VHF, OM, OC fijos con radiotelefonía. Instalación VHF, OM, OC con radiotelefonía y LLLSD, requisitos de programación e instalación. Instalación de los equipos de los terminales INMARSAT u otros de radiocomunicaciones marítimas por satélite. Posiciones de las antenas y mantenimiento de rutina. Máxima potencia de los transmisores de las estaciones de barco. Canales obligatorios, y sus frecuencias, en los que debe ser capaz de transmitir y recibir toda estación de barco de VHF, OM, OC. Uso de los diferentes controles de los equipos de radiocomunicaciones. Sistemas de doble escucha. Bandas de guarda de los canales de socorro.
– Equipos portátiles de VHF: características principales, canales de operación mínimos. Uso de los diferentes controles de los equipos. Baterías primarias y secundarias. Tipos de equipos: VHF portátil IEC 60529 IPX7, características de protección. VHF portátil del SMSSM (radioteléfonos bidireccionales portátiles de ondas métricas).
– Transpondedores de radar (SART y AIS-SART): principios de funcionamiento, características principales, estiba, activación, desactivación, test, mantenimientos de rutina.

– Receptores NAVTEX: principios de funcionamiento, alcance (necesidad de cambio de estación transmisora), características básicas (frecuencias internacionales y nacionales de recepción), tipos de mensajes, test y mantenimientos rutinarios.

– Equipos de identificación automática de buques (AIS/SIA): principios de funcionamiento, características principales (frecuencias de operación, introducción de datos), posicionamiento de la antena, mantenimiento de rutina. Ventajas de uso.

– Radiobaliza de localización de siniestros por satélite en 406 MHz: principios de funcionamiento, características principales, funciones de localización, estiba, activación, desactivación, test, mantenimientos de rutina. Registro e instalación. Zafa hidrostática: funcionamiento, revisiones.

– Radiobalizas personales (PLB) de hombre al agua de 121,5 MHz. y PLB AIS: características principales. Conjunto chaleco salvavidas inflables/radiobaliza personal.

– Fuentes de energía para los equipos radioeléctricos: baterías y cargadores, conexiones a los diferentes equipos, mantenimiento. Fuentes de energía de reserva.

– Telefonía móvil: Limitaciones y otras consideraciones del teléfono móvil a bordo.

B.2. Objetivo y utilización de los dispositivos y técnicas de llamada selectiva digital.

Concepto de la llamada selectiva digital. Características operacionales. Ventajas. Tipos de equipos de VHF, OM y OC con LSD. Tipos de llamadas: individuales y a todos los buques. Facilidades y uso del botón de socorro. Envío de la alerta. Revisión de mensajes recibidos. Control y funciones de escucha. Conexión al GPS.

Apartado C. Procedimientos de explotación del SMSSM y utilización práctica detallada de los subsistemas y equipos de SMSSM.

C.1. Introducción básica a los procedimientos del SMSSM.

Canales VHF 6, 13, 16, 70 y canales de las bandas de OC de 4, 6, 8, 12 y 16. Frecuencias, tipo de explotación y uso asignado. Concepto, modos de explotación y uso común de estos. Frecuencia portadora/ Frecuencia asignada. Cambio de disposición a partir del 01/01/2017. Obligación del mantenimiento de la escucha contínua por los equipos de VHF, OM y OC, con una ETB y otros equipos a bordo.

C.2. y C.3. Procedimientos radiotelefónicos con LLSD y sin ella para las comunicaciones de socorro, urgencia y seguridad.

Procedimiento para las comunicaciones de socorro.

– Definición de alerta, llamada y mensaje de socorro. Canales de transmisión. Responsable. Cese de otras comunicaciones. Preparación para el tráfico de socorro. Guía de operaciones del SMSSM para capitanes de buques en situaciones de emergencia. Otras consideraciones.

– Alerta, llamada y mensaje de socorro: significado, contenido. Alerta y llamada de socorro falsa. Señal de socorro, pronunciación. Procedimientos de transmisión de una alerta de socorro, de una llamada de socorro y de un mensaje de socorro. Cuadro guía para la transmisión de una alerta de socorro con equipos con llamada selectiva digital (LLSD).

– Retransmisión de una alerta de socorro o de una llamada de socorro por una estación de barco que no se halle en peligro en VHF, OM y OC, con una ETB y otros equipos a bordo: cuándo se debe retransmitir una alerta de socorro por una estación de barco. Señal de retransmisión de un socorro, pronunciación. Procedimiento de retransmisión de una alerta o una llamada de socorro o de un socorro en general del que se tiene conocimiento.

– Recepción y acuse de recibo de alertas de socorro y llamadas de socorro en VHF, OM y OC, con una ETB y otros equipos a bordo, retransmitidas por una estación costera o un centro de coordinación de salvamento: Prioridad del acuse de recibo de las alertas y llamadas de socorro por las estaciones costeras.

– Reconocimiento del acuse de recibo de una estación costera a una alerta de socorro y a una llamada de socorro. Recepción y acuse de recibo de alertas o llamadas de socorro transmitidas por una estación de barco en VHF, OM y OC, con una ETB y otros equipos: Procedimientos para el seguimiento de las alertas y llamadas de socorro que se reciban y preparación para el tráfico de socorro.

– Condiciones para que un barco dé acuse de recibo a una alerta o llamada de socorro. Procedimiento de recepción y acuse de recibo. Guía de operaciones del SMSSM para capitanes de buques en situaciones de emergencia

– Tráfico de socorro: preparación, seguimiento y coordinación. Significado y pronunciación de «silence may day» y «silence fini».

Procedimiento para las comunicaciones de urgencia y seguridad.

– Comunicaciones consideradas de urgencia y seguridad. Prioridad. Canales de transmisión. Responsable. Cese de otras comunicaciones. Comunicaciones de urgencia.

– Conceptos, contenido y estructura de anuncio de urgencia, llamada de urgencia, mensaje de urgencia. Significado. Señal de urgencia. Canales de transmisión. Procedimientos de transmisión, recepción, seguimiento del tráfico y cancelación de las comunicaciones de urgencia.

– Otras normas relacionadas.

Comunicaciones de seguridad.

Conceptos, contenido y estructura de anuncio de seguridad, llamada de seguridad, mensaje de seguridad. Significado. Señal de seguridad. Canales de transmisión. Procedimientos de transmisión, recepción, seguimiento del tráfico y cancelación de las comunicaciones de seguridad. Otras normas relacionadas.

Comunicaciones entre barcos relativas a la seguridad de la navegación.

Significado. Frecuencia y número de canal asignado. Procedimiento.

Prueba de los equipos de VHF, OM, OC, con y sin LLSD, y de comunicaciones por satélite utilizados para llamadas de socorro y seguridad.

Limitaciones. Pruebas en las frecuencias/canales de socorro, urgencia y seguridad.

Disposiciones y procedimientos para llamadas de rutina entre barcos y barco-costera.

Frecuencias/canales. Método de llamada.

C.4. Protección de las frecuencias de socorro.

Restricciones en los canales de socorro, urgencia y seguridad.

C.5. Sistema de Información sobre Seguridad Marítima (MSI.: Maritime Safety Information) en el SMSSM.

Introducción al Sistema de Información de Seguridad Marítima (ISM/MSI). Propósito. Difusión de avisos a los navegantes, meteorológicos, de búsqueda y rescate, etc. (WWNWS) Sistema NAVTEX y SafetyNET.

C.6. Procedimiento para anular la transmisión involuntaria de alarmas y comunicaciones de socorro, urgencia y seguridad.

Procedimiento para la cancelación de una alerta o llamada de socorro en VHF, OM, OC, satélite o radiobaliza de localización de siniestros.

Apartado D. Procedimientos de explotación y reglamentación de las comunicaciones radiotelefónicas.

D.1. Aptitud para intercambiar comunicaciones relativas a la seguridad de la vida humana en el mar.

Certificado de operador. Disposiciones generales aplicadas a este certificado. Categorías de certificados de operador del SMSSM (no Convenio SOLAS). Licencia de Estación de Barco (LEB).

D.2. y D.3. Reglamentación, procedimientos y prácticas obligatorias. Conocimientos teóricos y prácticos sobre los procedimientos radiotelefónicos.

– Conocimientos básicos sobre el Reglamento Internacional de Radiocomunicaciones de la UIT, Real Decreto 1185/2006, sobre el Reglamento de radiocomunicaciones marítimas españolas, cualquier otra normativa relacionada con este programa. Normativa nacional

sobre la instalación de equipos radioeléctricos. Diagrama internacional sobre procedimientos de operación de situaciones de socorro. Documentos básicos obligatorios para la zona marítima A1 en España. Conocimientos del Nomenclátor de Estaciones Costeras y de Estaciones de Servicios Especiales, Nomenclátor de Estaciones de Buques y de Identidades del Servicio Móvil Marítimo (MMSI), Manual para el uso del Servicio Móvil Marítimo y Móvil Marítimo por Satélite.

– Red de estaciones costeras españolas y centros de coordinación de salvamento. Horarios y canales de escucha continúa. Estaciones costeras de otros países.

Servicio radiomédico.

Forma de conectar con el Centro Radio-Médico Español (CRME). Normas para realizar una consulta radio-médica. Instrucciones a seguir para para la toma de datos y síntomas del paciente. Láminas de situación de síntomas o lesiones. Otros centros radiomédicos en Europa. Sección «AVISOS MÉDICOS» del Nomenclátor de Estaciones de Radio de la UIT (Unión Internacional de Telecomunicaciones).

Prácticas:

– Cada alumno individualmente será capaz de transmitir comunicaciones de socorro utilizando equipos en VHF, OM, OC con LSD y sin LSD siguiendo los procedimientos y normas establecidas.

– Cada alumno individualmente será capaz de retransmitir comunicaciones de socorro utilizando equipos en VHF, OM, OC con y sin LSD siguiendo los procedimientos y normas establecidas.

– Cada alumno individualmente será capaz de recibir comunicaciones de socorro utilizando equipos en VHF, OM, OC con y sin LSD y determinar si se ha acusado recibo de la misma por una estación costera o centro de salvamento siguiendo los procedimientos y normas establecidas.

– Cada alumno individualmente será capaz de saber qué medidas tomar para seguir las alertas, las llamadas y el tráfico de socorro, cuándo dar acuse de recibo y darlo utilizando equipos en VHF, OM, OC con y sin LLSD siguiendo los procedimientos y normas establecidas.

– Cada alumno individualmente será capaz de realizar la cancelación de una alerta de socorro enviada en VHF, OM, OC con LSD y de una llamada de socorro en VHF, OM, OC, siguiendo los procedimientos y normas establecidas.

– Cada alumno individualmente será capaz de: transmitir comunicaciones de urgencia utilizando equipos VHF, OM, OC, con y sin LSD siguiendo los procedimientos y normas establecidas. Recibir comunicaciones de urgencia utilizando equipos VHF, OM, OC con y sin LSD, cancelar las comunicaciones de urgencia transmitidas.

– Cada alumno individualmente será capaz de: transmitir comunicaciones de seguridad utilizando equipos VHF, OM, OC, con y sin LSD siguiendo los procedimientos y normas establecidas. Recibir comunicaciones de seguridad utilizando equipos VHF, OM, OC con y sin LSD, cancelar las comunicaciones de seguridad transmitida.

– Cada alumno individualmente será capaz de: establecer una comunicación de seguridad de la navegación con otro barco siguiendo el procedimiento y las normas establecidas.

– Cada alumno individualmente será capaz de: realizar una prueba de un equipo de VHF, OM, OC, con y sin LSD.

– Cada alumno individualmente será capaz de establecer comunicaciones de rutina con otras embarcaciones siguiendo los procedimientos y normas establecidas.

– Cada alumno individualmente será capaz de contactar con el CRME mediante OC y buscar otros centros radio-médicos en el mundo utilizando el Nomenclátor de estaciones de radio.

– Cada alumno individualmente será capaz de contactar con una CCR y un CCS español con cobertura en la posición en que se encuentre mediante el canal 16 y en el canal de trabajo asignado utilizando las publicaciones disponibles.

– Partes que componen una radio, fuente alimentación, transceptor, Unidad de antena. Interconexiones entre las partes y con otros equipos (GPS). Consideraciones técnicas y de

instalación y desinstalación. Familiarización y manejo de los equipos de VHF, OM, OC fijos con y sin LSD y de los equipos portátiles de VHF. Funciones de los mandos. Comprobaciones antes de hacerse a la mar. Sintonizar frecuencias de VHF en radiotelefonía y LSD.

– Familiarización, activación, desactivación y comprobaciones de la radiobaliza de localización de siniestros por satélite de 406 MHz. cancelación de una alarma emitida por la activación involuntaria de la radiobaliza.

– INMARSAT: encendido de un equipo, LOGIN, elección de satélite, cambio de satélite, LOGOUT y apagado del equipo. Transmisión y recepción de alertas y mensajes de socorro. Cancelación de una alerta de socorro. Otras comunicaciones, códigos y procedimientos. Recepción de las Llamadas Intensificadas a Grupos (EGC). Mensajes de seguridad marítima. Alarmas.

D.4. Utilización del alfabeto fonético internacional. Frases más importantes de comunicación marítima normalizada de la OMI.

Apartado E. Módulo sobre el servicio móvil marítimo por satélite en barcos no sujetos a un equipamiento obligatorio.

E.1. Principios generales y características básicas del servicio móvil marítimo por satélite.

Además de los conocimientos y procedimientos vistos ya en los apartados anteriores.

Sistema de comunicaciones marítimas del SMSSM por satélites INMARSAT.

Descripción general del sistema. Componentes: Segmento espacial: satélites, denominación, órbita, cobertura. Segmento terrestre: estaciones terrenas costeras (ETC/CES/LES), funciones, identificación. Estaciones terrenas móviles (MES): tipos. Clases de terminales admitidos en el SMSSM. Estaciones terrenas de buques (ETB/SES): identificación. Servicios INMARSAT: alertas de socorro buque-tierra, alertas de socorro tierra-buque (tipos), comunicaciones de coordinación de búsqueda y rescate, comunicaciones de búsqueda y rescate en el lugar del siniestro, difusión de información de seguridad marítima, comunicaciones generales (buque-tierra, tierra-buque y buquebuque). Obligación de las ETB de mantener la escucha. Llamada intensificada a grupos (EGC): Concepto.

INMARSAT-C y mini-C, INMARSAT-B e INMARSAT Fleet F77. Estaciones terrenas de buques: características técnicas de los diferentes terminales, funciones del SMSSM que realizan, servicios de comunicaciones, características generales, ventajas e inconvenientes de cada estación. Características operacionales LOGIN/LOGOUT, alertas de socorro y mensajes de socorro, urgencia y seguridad. Cancelación de una alerta de socorro. Servicios: FleetNET y SafetyNET.

3.4 Curso puente entre el curso de radio-operador de corto alcance y el de largo alcance.

Aquellas personas que habiendo superado el curso de formación de radio-operador de corto alcance, deseen obtener el de largo alcance, no será necesario que superen éste en su totalidad. Debiendo recibir un curso puente práctico de al menos 4 horas de duración, en el que se realizarán los siguientes contenidos prácticos.

– Cada alumno individualmente será capaz de transmitir comunicaciones de socorro utilizando equipos en OC con LSD y sin LSD siguiendo los procedimientos y normas establecidas.

– Cada alumno individualmente será capaz de retransmitir comunicaciones de socorro utilizando equipos en OC con y sin LSD siguiendo los procedimientos y normas establecidas.

– Cada alumno individualmente será capaz de recibir comunicaciones de socorro utilizando equipos en OC con y sin LSD y determinar si se ha acusado recibo de la misma por una estación costera o centro de salvamento siguiendo los procedimientos y normas establecidas.

– Cada alumno individualmente será capaz de saber qué medidas tomar para seguir las alertas, las llamadas y el tráfico de socorro, cuándo dar acuse de recibo y darlo utilizando equipos en OC con y sin LLSD siguiendo los procedimientos y normas establecidas.

– Cada alumno individualmente será capaz de realizar la cancelación de una alerta de socorro enviada en OC con LSD y de una llamada de socorro en OC, siguiendo los procedimientos y normas establecidas.

– Cada alumno individualmente será capaz de: transmitir comunicaciones de urgencia utilizando equipos de OC con y sin LSD siguiendo los procedimientos y normas establecidas. Recibir comunicaciones de urgencia utilizando equipos de OC con y sin LSD, cancelar las comunicaciones de urgencia transmitidas.

– Cada alumno individualmente será capaz de: transmitir comunicaciones de seguridad utilizando equipos de OC con y sin LSD siguiendo los procedimientos y normas establecidas. Recibir comunicaciones de seguridad utilizando equipos de OC con y sin LSD, cancelar las comunicaciones de seguridad transmitida.

– Cada alumno individualmente será capaz de: realizar una prueba de un equipo de OC con y sin LSD.

– Cada alumno individualmente será capaz de contactar con el CRME mediante OC y buscar otros centros radio-médicos en el mundo utilizando el Nomenclátor de estaciones de radio.

– INMARSAT: encendido de un equipo, LOGIN, elección de satélite, cambio de satélite, LOGOUT y apagado del equipo. Transmisión y recepción de alertas y mensajes de socorro. Cancelación de una alerta de socorro. Otras comunicaciones, códigos y procedimientos. Recepción de las Llamadas Intensificadas a Grupos (EGC). Mensajes de seguridad marítima. Alarmas.

4. Evaluación de los cursos de formación.

El instructor deberá evaluar la capacidad del alumno, de acuerdo a los siguientes puntos. Pudiendo no firmar el certificado de prácticas correspondiente si no se cumple cualquiera de ellos:

– Puntualidad y asistencia a los cursos.

No se permite un nivel de asistencia inferior al 95%.

– Aceptación de las normas de la escuela náutica de recreo.

El alumno deberá aceptar las normas de la escuela para la impartición de los cursos.

– Participación activa.

El alumno deberá participar activamente durante la totalidad de los cursos, siendo receptivo a la formación.

CERTIFICADO DE CURSO DE RADIO-OPERADOR

D/Dª (1): _____ ,
con DNI/NIE/Pasaporte2): _____ ,
en posesión del título de (3): _____ ,
y en calidad de instructor de la escuela náutica de recreo (4): _____ ,
declaro bajo mi responsabilidad que D/Dª (5): _____ ,
con DNI/NIE/Pasaporte (6): _____ ,
ha realizado y superado con éxito el curso de formación de (RADIO-OPERADOR/RADIO-OPERADOR DE LARGO ALCANCE) de acuerdo a los requisitos y exigencias contenidos en **el real decreto** (*).
Los cursos se realizaron en (7): _____ ,
el (8): _____ .

Y para que conste y a petición del interesado, expido el presente certificado, copia fiel de lo que figura en el registro que a tal efecto se dispone.

En _____, a _____ de _____ de _____

Firmado:

Firmado:

El Instructor (nombre y apellidos):

_____

DNI/NIE/Pasaporte: _____

El Director (nombre y apellidos):

_____

DNI/NIE/Pasaporte_____

Firmado:

El Interesado (nombre y apellidos):

_____

DNI/NIE/Pasaporte _____

(1). Nombre y apellidos del instructor del curso.
(2). DNI/NIE/Pasaporte del instructor del curso.
(3). Título por el cual puede impartir los cursos de radio-operador.
(4). Nombre de la escuela náutica de recreo.
(5). Nombre y apellidos del alumno.
(6). DNI/NIE/Pasaporte del alumno.
(7). Lugar donde se realizó el curso de formación.
(8). Fecha/s de realización de los cursos.
(*). Nombre del **real decreto** según su publicación

ANEXO V

Prácticas reglamentarias de navegación a vela

El presente anexo desarrolla las prácticas reglamentarias de navegación a vela de acuerdo a los siguientes puntos:

1. Definiciones.
2. Duración y forma de impartición de las prácticas.
3. Contenido de las prácticas reglamentarias de navegación a vela para cada una de las titulaciones.
4. Evaluación de las prácticas.

1. Definiciones.

1.1 Intervalos de descanso.

Aquel período de tiempo durante el cual no se realiza ninguna tarea formativa relacionada con la obtención de los títulos, cursos de formación o prácticas reguladas en este real decreto. Se reconocen dos tipos de intervalos de descanso, intervalo de descanso tipo A e intervalo de descanso tipo B. El tipo A es un intervalo de descanso cuya duración mínima será de una hora. El tipo B es un intervalo de descanso cuya duración mínima será de 8 horas.

1.2 Régimen de Singladura.

Régimen de impartición de prácticas en el cual se podrá certificar un máximo de 8 horas de prácticas por cada día natural. En el régimen de singladura se deberán respetar los siguientes intervalos de descanso:

– Cada 4 horas de impartición de prácticas, contadas éstas, bien desde el primer inicio de las mismas, o bien después de que haya concluido cualquiera de los intervalos de descanso A o B, se realizará un intervalo de descanso del tipo A.
– Cada 8 horas de impartición de prácticas, contadas éstas, bien desde el primer inicio de las mismas, o bien después de que haya concluido un intervalo de descanso del tipo B, se realizará un intervalo de descanso del tipo B.
– Una vez finalizadas las prácticas se deberá respetar el tipo de descanso correspondiente.

1.3 Sesión de prácticas.

Período de tiempo en el que se realiza cualquiera de las prácticas reglamentarias contempladas en este real decreto comprendido entre dos intervalos de descanso, ya sean estos A o B.

1.4 Régimen de Travesía.

Navegación que se realiza entre dos puertos distintos o bien con salida y llegada al mismo puerto; en cualquier caso, la navegación realizada deberá ser acorde al título para el que habilitarán dichas prácticas y permitir desarrollar el contenido de las mismas. En el régimen de travesía no se podrá detener la navegación durante un intervalo superior a 6 horas por cada día natural o bien por cada intervalo de 24 horas de prácticas.

1.5 Detención de la navegación.

Se considera detención de la navegación, a un fondeo o amarre a una boya, que tengan una duración superior a 30 minutos.

1.6 Interrupción de la navegación.

Se considera interrupción de la navegación, a un amarre en puerto que tengan una duración superior a 30 minutos. Los periodos de interrupción de la navegación no computarán a efectos de prácticas, siempre y cuando no se hayan debido a una emergencia, mal tiempo, avería o cualquier otra cuestión sobrevenida que impida el correcto desarrollo de las prácticas; pudiendo en dicho caso computar el tiempo transcurrido de prácticas, para su finalización con posterioridad.

1.7 Guardia de navegación:

Periodo de cuatro horas comprendidas dentro del régimen de travesía, en las que se realizan tareas de formación.

2. Duración de las prácticas y su impartición.

Las prácticas reglamentarias de navegación a vela, podrán realizarse de forma independiente o bien conjunta con las prácticas reglamentarias básicas de seguridad y navegación. De realizarse de forma independiente, se harán en régimen de singladura, siendo su duración mínima de 16 horas. De realizarse de forma conjunta con las prácticas reglamentarias básicas de seguridad y navegación, se harán según lo especificado en el Anexo III. En cualquier caso deberá respetarse la organización del tiempo establecida en el apartado 5 de este anexo.

3. Contenido de las prácticas reglamentarias de navegación a vela.

3.1 Organización del tiempo y objetivos a lograr.

– El desarrollo de las partes en las que se dividen las prácticas debería adecuarse al orden en el que se establecen en la relación, en especial en lo relativo a los dos primeros apartados, sin embargo se debe otorgar flexibilidad en la realización de las mismas en función de las condiciones meteorológicas y del mínimo de horas por sesión de prácticas. No obstante lo anterior, en lo relativo al Apartado 6, relativo a la maniobra avanzada a vela, si el instructor aprecia que las condiciones de mar y viento no son seguras, o si la pericia de los alumnos es insuficiente, podrá utilizar el tiempo que se dedicaría a dicho apartado a reforzar el aprendizaje de otras cuestiones del temario, sin que ello implique una disminución del tiempo de las prácticas, dejando constancia motivada de dicha modificación. Asimismo, aunque debe darse prioridad a la navegación a vela, si en alguna situación de las prácticas la seguridad lo aconsejase, se podrá utilizar el motor de la embarcación.

– La explicación del contenido de los diferentes apartados deberá ser abordada desde una perspectiva eminentemente práctica, restringiendo los aspectos teóricos a lo estrictamente necesario ya que el objetivo de las prácticas es que los alumnos identifiquen cuales son las pautas de seguridad a bordo y sean capaces, a la terminación de las mismas, de evitar riesgos durante la navegación a vela. El conjunto de conceptos incluidos en las prácticas ha de interpretarse como un compendio de nociones de las que han de disponer los titulados de recreo habilitados para el manejo de embarcaciones a vela, sin que dichas nociones sean interpretadas más allá de las indicadas cuestiones prácticas, ya que no se materializarían en una mayor seguridad durante la navegación. Determinadas cuestiones de las prácticas han de ser reiteradas durante el transcurso de las mismas, como son las relativas a las maniobras de virar y trasluchar, ya que durante realización de las mismas existe un mayor riesgo de accidentes y averías. Asimismo, cuestiones que ya han sido objeto de explicación en las prácticas básicas de seguridad deben ser recordadas pero exclusivamente en lo atinente a la especificidad de su aplicación a las embarcaciones a vela, como es lo referente al abatimiento y su incidencia en la seguridad de la navegación, el arranchado en previsión de escoras durante la navegación y cuestiones relativas al mayor calado de las embarcaciones de vela respecto a las de motor y las precauciones en las zonas de aguas someras.

El reparto del tiempo se dividiría en ocho apartados de dos horas de duración. Siendo los apartados los siguientes:

Apartado 1. Teoría de la navegación a vela.

2 horas dedicadas a los aspectos teóricos de la navegación a vela, así como unas nociones básicas de mecánica de fluidos y del funcionamiento de las embarcaciones a vela. Se explicarán los rumbos de la embarcación en función del viento y las maniobras de virar y trasluchar, y se incidirá en la planificación de la derrota e interpretación de las previsiones meteorológicas.

Apartado 2. Jarcia y velas.

2 horas dedicadas al conocimiento de los elementos de la embarcación relacionados con la navegación a vela (jarcia, velas, acastillaje y apéndices).

Apartado 3. Maniobra a vela I.

2 horas dedicadas al aparejado y desaparejado de la embarcación y a los principios básicos de la maniobra a vela. Se practicarán aquí los nudos más habituales y se explicará cómo se doblan y se cuidan las velas. Se explicará cómo izar y arriar las velas y las cautelas a seguir.

Apartado 4. Maniobra a vela II.

2 horas dedicadas al conocimiento de cómo influye el equilibrio vélico en la marcha de la embarcación y cómo reacciona a la metida del timón a una banda u otra y la reducción de velocidad que está metida implica. Se realizará el ajuste de velas en función del rumbo de la embarcación, con explicación y utilización de todos los cabos de afinado y control de las velas Se mostrará como tomar las olas en función del rumbo y la influencia de estas en la marcha de la embarcación.

Apartado 5. Maniobra a vela III.

2 horas dedicadas a la realización de las maniobras de virada y trasluchada.

Apartado 6. Maniobra a vela avanzada.

2 horas dedicadas a maniobras a vela avanzadas, tales como fachear y parar la embarcación y fondear y salir del fondeadero a vela.

Apartado 7. Maniobras de seguridad.

2 horas dedicadas a maniobras de seguridad, en especial la recogida de hombre al agua navegando a vela. Se explicarán los riesgos de un hombre al agua navegando con spinnaker y como se coloca en bandera. Se procederá también al rizado de mayor y reducción de vela de proa.

Apartado 8. Seguridad en la navegación a vela.

2 horas dedicadas a la explicación de los riesgos habituales de la navegación a vela.

El desarrollo de las partes en las que se dividen las prácticas deberá adecuarse al orden en el que se establecen en la relación, otorgando cierta flexibilidad en la realización de las mismas en función de las condiciones meteorológicas y de las horas por sesión de prácticas y totales indicadas en este anexo. Debiendo cumplirse el total de horas y completarse el temario de las prácticas en su totalidad.

3.2 Contenido detallado.

El contenido de los apartados enunciados en el epígrafe anterior será el que sigue:

Apartado 1. Teoría de la navegación a vela.

– Aerodinámica (1 hora): teoría de la navegación a vela. Barlovento y sotavento. Noción somera de dinámica de fluidos, paso de un fluido por las caras de barlovento y sotavento de una vela. Aceleración en la cara de sotavento y succión. El casco de la embarcación, la orza y el timón. Abatimiento y reducción de este por acción de la orza y de la pala del timón. Orza fija y abatible. Influencia de la orza en el gobierno de la embarcación. Explicación del avance de la embarcación a barlovento. Interacción del génova y la mayor. El equilibrio longitudinal de la embarcación: centro vélico y centro de carena. El equilibrio transversal de la embarcación: centro de gravedad, metacentro y par adrizante. Influencia de la escora en la superficie mojada. Viento aparente y viento real. Velocidad límite de casco.

– Fundamentos de la navegación a vela y planificación de la derrota (1 hora): acción de las velas en los diferentes rumbos. La zona muerta, porqué una embarcación no puede navegar proa al viento. La ceñida: sustentación en las velas y equilibrio. El viento a un descuartelar. El viento de través. El viento a un largo. El viento de aleta. La popa redonda. Concepto de orzar y arribar. Explicación de la virada y la trasluchada. Previsión meteorológica y avisos de temporal. Interpretación de los partes. Viento de gradiente y viento térmico. Estado de la mar. Zonas a navegar teniendo en cuenta la dirección del viento. Influencias de los cabos en el viento, influencia de la altura de la costa en el viento,

desventes y rachas. Influencia de las rías y sus mareas en el viento. Efectos de la corriente en el viento aparente. Oscilaciones del viento en intensidad. Roles oscilantes y permanentes. Elección de las velas para una travesía. Comportamiento del viento al atardecer y amanecer. Vientos catabáticos. Interpretación de las nubes. Frentes cálidos y fríos, sus efectos. Chubascos de viento. Planificación de la derrota: rumbos, abatimiento, zonas a evitar. Calado de la orza y sondas en puertos. Precauciones en el abarloado a otro velero, reparto de peso de la tripulación para mantener la embarcación adrizada, amarre proa con popa para evitar que los palos golpeen en los balances. Arranchado y estiba a bordo en previsión de escoras, cabeceos y pantocazos. Centrado de pesos.

Apartado 2. Jarcia y velas.

– Jarcia (1 hora): palo (pasante o apoyado en cubierta), carlinga, crucetas, obenques, obenquillos, estay, backestay, burdas y sus tensores y arraigos en el palo. Equilibrio longitudinal como transversal del aparejo. Importancia de que el palo no tenga holguras ni caídas laterales, pre-tensión del aparejo. Importancia de que el palo se mantenga recto navegando, tensión de obenques y obenquillos. Tensión de backestay. Tensiones de la jarcia con viento duro. Influencia de la caída longitudinal del palo en el gobierno de la embarcación. Botavara y trapa, influencia en la flexión del palo. Drizas y escotas: explicación de su función. Pastecas, roldanas, escoteros, reenvíos, anillas de fricción, mordazas y stoppers. Winches. Desmultiplicaciones. Amantillos. El tangón y su aparejo.

– Las velas (1 hora): partes de las velas: grátil, pujamen y baluma. Puños de driza, escota y amura. Materiales más comunes de las velas. Explicación de las formas de las velas y de la distribución de la profundidad. Forma y función de mayor, foque/génova y spinnakers, simétricos y asimétricos. Relingas, patines de relinga, ollaos, fajas de rizos, sables de mayor y tabla de grátil. Catavientos en el grátil del génova y en la baluma de la mayor. Cabuyería básica: nudos y dujas. Tipos de cabos y sus materiales. Nudos: cote, as de guía, lasca, nudo llano, nudo de rizo, ballestrinque y vuelta de maniobra. Adujado de cabos. Tipo básico de costura de vela.

Apartado 3. Maniobra a vela I.

– Aparejado y desaparejado de la embarcación (1 hora): aparejado de mayor: envergado en botavara, amarre del pajarito, fijación del puño de amura, envergado del gratil y colocación de la driza. Aparejado del foque: guiado de escotas por escotero y ajuste de este al tamaño de la vela, amarre de escotas al puño de escota mediante ases de guía, envergado/engarruchado de la vela en el estay y colocación de driza. Descripción del enrollador de génova. Referencia somera a la maniobra del spinnaker y del gennaker. Izado y arriado de velas. Precauciones en el izado: drizas claras y firmes al puño de driza, trapa suelta y embarcación aproada. Precauciones en el arriado: aproado, tensión de driza y cabos con cocas o liados. Doblado de velas.

– Principios de maniobra (1 hora): recordatorio de los rumbos básicos en la navegación a vela: aproado, ceñida, través, largo y popa. Aproado y demora del viento real. Modos de determinar la dirección del viento respecto a la embarcación: cataviento, grímpolas, veletas y borreguillos en la mar. Diferencia entre el viento real y viento aparente en los catavientos. Control de orzadas y arribadas. Tendencia de la embarcación a arribar cuando se largan escotas y a orzar cuando se cazan. Importancia de los ajustes en las velas en la tendencia a orzar o arribar de la embarcación. Explicación básica de las maniobras de virar y trasluchar.

Apartado 4. Maniobra a vela II.

– Equilibrio vélico (1 hora): conocimiento de cómo influye el equilibrio vélico en la marcha de la embarcación. Navegación solo con la mayor y navegación solo con el foque. Navegación con ambas velas. Influencia del sobrecazado de las velas. Interacción de génova y mayor: génova sobre la mayor en la ceñida y través y mayor sobre el génova en largos y popas. Importancia de compenetrar el movimiento del timón y el ajuste de las velas: cómo reacciona la embarcación navegando a vela a la metida del timón a una banda u otra y la reducción de velocidad que está metida de timón implica sin el necesario ajuste de las velas. Cómo tomar las olas en función del rumbo y la influencia de estas en el viento aparente y en la marcha de la embarcación.

– Trimado de las velas (1 hora): precauciones en el cazado y largado de velas: giro dextrógiro de los winches, cocas en los cabos, largado de contraescotas y adujado de las escotas. Ajuste del génova: tensión de driza, ajuste de escotero y tensión de escota. Catavientos de grátil. Distancia de la baluma a la cruceta. Explicación y utilización de los cabos y aparejos de ajuste y control de la mayor: pajarito, cunningham, carro de mayor y trapa. Desvente del gratil de la mayor por el Génova, apertura de baluma de génova. Catavientos de baluma. Tensores de baluma. Importancia de la flexión del palo mediante el backestay. Atangonado del génova.

Apartado 5. Maniobra a vela III.

– Viradas (1 hora): precauciones previo al inicio de la virada, comprobación del cuál va a ser el rumbo tras la virada y de si existen obstáculos u otras embarcaciones en la proximidades, comprobación de que escota y contraescota están claras y de que la tripulación está lista y en sus puestos. Realización de viradas y análisis de los errores frecuentes: mayor largada, insuficiente velocidad y/o metida de timón, acuartelado del foque debido a enredo o coca en la escota. Equilibrado de la embarcación tras la virada y puesta a rumbo.

– Trasluchadas (1 hora): precauciones de la navegación en popa, largado de escota de mayor, comprobación de que ningún tripulante se encuentra en el recorrido de la botavara y/o escota de mayor y de las embarcaciones u obstáculos en la zona en la que se va a realizar la maniobra, llevado del carro de mayor al centro, cazado trapa para evitar excesiva curva de baluma y el riesgo de trasluchada accidental. Trasluchada popa-popa y largo-largo. Riesgo de trasluchada al navegar contraamurado. Procedimiento de trasluchada. Precauciones de la trasluchada con viento duro: necesidad de que la embarcación vaya a velocidad para realizarla y la importancia del paso de la mayor con el menor viento aparente posible. Recomendación de realizar viradas en vez de trasluchadas en caso de vientos duros. Equilibrado de la embarcación después de la trasluchada y puesta a rumbo.

Apartado 6. Maniobra a vela avanzada.

– Fachear (1 hora): se mostrará cómo se detiene la embarcación. Efectos del timón y las velas en la arrancada. Aproado de la embarcación. Pairear: mantener la embarcación con las velas en el límite de desvente y con mínima velocidad. Fachear: acuartelado del foque, largado de mayor y metida del timón para detener la embarcación. Se navegará hacia atrás largando foque y empujando la mayor a barlovento. Evolución yendo atrás y puesta de la embarcación otra vez en disposición de navegar avante.

– Fondeo (1 hora): se preparará el ancla y la cadena. Aproximación al fondeadero con viento portante y arriado de la vela de proa. Preparación del fondeo: precauciones con la escora. Rebase del tenedero, sonda, y aproado. Comprobación de que no hay arrancada y toma de sonda. Fondeo y largado de cadena hasta tener 3/5 veces la longitud de la sonda en el agua. Maniobra inversa para el levantamiento del fondeo y salida a vela desde el fondeadero

Apartado 7. Maniobras de seguridad.

– Hombre al agua (1 hora): precauciones para evitar un hombre al agua: estancia en la bañera y medidas de trincaje. Lanzado de un objeto flotante de un diámetro aproximado de 30 cm figurando ser el hombre al agua mientras se navega a vela en ceñida. Asignación de tareas a bordo: un tripulante deberá simular el lanzamiento de un aro salvavidas yo similar y controlar visualmente el hombre al agua, otro tripulante deberá preparar un bichero y otro dedicarse al ajuste y posterior arriado de las velas. Una vez localizado el hombre al agua, se arribará y se arriará la vela de proa. Al llegar a la altura del hombre al agua se orzará con cuidado de no golpearlo, se aproará la embarcación y se detendrá, se rescatará al hombre al agua llevándolo hacia el lugar más seguro y practicable para subirlo a bordo. Repetición de la maniobra pero navegando con viento portante y volviendo en ceñida hacia el hombre al agua. Riesgos de un hombre al agua navegando con spinnaker y como se coloca en bandera en caso de hombre al agua mediante el disparado del mosquetón rápido de la braza.

– Rizado de mayor y reducción de vela de proa (1 hora): determinación de la necesidad de reducir trapo en función de la escora y del ángulo de timón. Precauciones de la tripulación

en las maniobras: evitación de golpes y caídas al agua. Comprobación de que el cabo de rizo esté claro y firme en la parte trasera de la botavara, así como su pasado por el ollao correspondiente de la vela. Comprobación del estado de la faja de rizos y de los matafiones. Aproados o ciñendo con la mayor largada, se largará driza de mayor hasta que el ollao de la faja de rizos en el gratil esté a la altura de la coz de la botavara. Se pasará este ollao por la orejeta de la coz de la botavara y se cobrará driza. Se cobrará el cabo de rizo. Una vez templado, se recogerá el paño sobrante mediante los matafiones. Reducción de la vela de proa: diferentes modos en función de enrollador, carril de estay o garruchos. Ajuste del escotero de génova a las dimensiones de la nueva vela. Velas de capa y tormentín: función, aparejado y peculiaridades.

Apartado 8. Seguridad en la navegación a vela.

– Riesgos relativos al material (1 hora): desarbolado y quedarse al garete, aparejos y timones de fortuna. Prevención de averías, puntos de roce de velas y cabos. Tensiones de trabajo y diferentes tipos de cabos. Desgastes de escotas y drizas en roldanas y reenvíos. Roce de drizas con las crucetas, precauciones en el amarre en la base del palo. Revisión de arraigos de aparejos, roldanas y guiacabos. Revisión de grilletes y mosquetones. Afirmado, control y encintado de tensores de obenque y obenquillos, control de estado de cables, varillas y terminales. Revisión de candeleros y guardamancebos, comprobación de estado y tensión. Orzas abatibles: holguras y cuidado de su mecanismo. Caña, rueda y pala de timón. Amarrado de la caña en puerto. Importancia del arranchado. Uso de drizas como jarcia auxiliar en caso de rotura. Problemas habituales del uso de enrolladores. Cuidado de las velas: doblado y enrollado, endulzado, secado y prevención de la humedad; efectos de la radiación UV sobre las velas.

– Riesgos relativos a la maniobra (1 hora): peligros derivados de la limitación de la visibilidad por las velas, estructuras y capotas. Efectos de llevar demasiado trapo, riesgo de rotura, sobretensiones y estiramiento. Determinación rápida de la necesidad de reducir trapo en función de escora y timón a barlovento. Riesgos en las viradas, escotas con cocas y problemas con las escotas en los winches. Riesgos en las trasluchadas, uso de la trapa de mayor y seguridad en la trasluchada, riesgos de llevar la trapa poco tensa, metida de timón demasiado grande, paso de la escota, riesgos de rotura de pinzote de botavara y de desarbolado, peligro de trasluchar con poca velocidad y viento fuerte, elección de la virada frente a la trasluchada en vientos duros. Golpes con la botavara, necesidad de mantener a los tripulantes por debajo de la altura de la botavara y libres del paso de la escota de mayor. Peligros de navegar con mares de popa con poco trapo. Peligro en los planeos. Peligros de la navegación con spinnaker, irse de arribada e irse de orzada. Importancia de la colocación de la tripulación a bordo en caso de balances y riesgos de abandonar la bañera. Uso del arnés y de las líneas de vida, su mantenimiento, revisión y trincaje. Importancia del uso de líneas de vida y arneses en maniobras de proa, nocturnas y con mal tiempo. Precauciones en caso de mal tiempo. Navegación en solitario: precauciones. Importancia de la protección contra el frio. Efectos en la vista de la reflexión de la luz solar en las velas. La insolación y la deshidratación. Función y colocación del reflector de radar. Navegación nocturna: precauciones, luz de compás, linternas e iluminación de la vela como método para ser visto. El uso de la mayor navegando a motor como ayuda para mantener el rumbo. Las defensas en cubierta y sus riesgos. Precauciones específicas para veleros en una maniobra de rescate con helicóptero: generalidades, aproado de la embarcación, arriado y aferrado de velas en previsión del viento de rebufo, importancia de las comunicaciones previas a la maniobra, abatimiento de la embarcación debido al viento de rebufo, riesgos para el rescatador con el mástil, puesta a disposición del rescatador, izado desde cubierta y desde al agua.

4. Evaluación de las prácticas.

El instructor deberá evaluar la capacidad del alumno, de acuerdo a los siguientes puntos. Pudiendo no firmar el certificado de prácticas correspondiente si no se cumple cualquiera de ellos:

– Puntualidad y asistencia a las prácticas.

No se permite un nivel de asistencia inferior al 95%.

– Aceptación de las normas de la escuela náutica de recreo.

El alumno deberá aceptar las normas de la escuela para la impartición de las prácticas.

– Participación activa.

El alumno deberá participar activamente durante la totalidad de las prácticas, siendo receptivo a la formación

CERTIFICADO DE PRÁCTICAS REGLAMENTARIAS DE NAVEGACIÓN A VELA

D/Dª (1): _____ ,
con DNI/NIE/Pasaporte (2): _____ ,
en posesión del título de (3): _____ ,
en calidad de instructor de la academia (4): _____ ,
declaro bajo mi responsabilidad que D/Dª (5): _____ ,
con DNI/NIE/Pasaporte (6): _____ ,
ha realizado y superado con éxito las prácticas reglamentarias de NAVEGACIÓN A VELA de acuerdo a los requisitos y exigencias contenidos en **el real decreto** (*).
Las prácticas para la obtención de la habilitación a vela, se realizaron en la embarcación (7): _____ de matrícula (8): _____ ,
el (9): _____ en el puerto de (10): _____ .

Y para que conste y a petición del interesado, expido el presente certificado, copia fiel de lo que figura en el registro que a tal efecto se dispone.

En _____, a _____ de _____ de _____

Firmado: Firmado:

El Instructor (nombre y apellidos): El Director (nombre y apellidos):

_____ _____

DNI/NIE/Pasaporte: _____DNI/NIE/Pasaporte_____

Firmado:

El Interesado (nombre y apellidos):

_____

DNI/NIE/Pasaporte _____

(1). Nombre y apellidos del instructor de prácticas.
(2). DNI/NIE/pasaporte del instructor de prácticas.
(3). Título por el cual, puede impartir las prácticas de navegación a vela.
(4). Nombre de la academia de prácticas.
(5). Nombre y apellidos de la persona que ha recibido las prácticas.
(6). DNI/NIE /pasaporte del alumno.
(7). Nombre de la embarcación de prácticas.
(8). Matrícula de la embarcación de prácticas.
(9). Fecha/s de realización de las prácticas.
(10). Puerto en el que se realizaron o bien el de salida si se trata de prácticas en régimen de travesía.
(*). Nombre del **real decreto** según su publicación.

ANEXO VI

Prácticas reglamentarias de navegación

El presente anexo desarrolla las prácticas reglamentarias de navegación de acuerdo a los siguientes puntos:

1. Definiciones.
2. Duración y forma de impartición de las prácticas.
3. Contenido de las prácticas reglamentarias básicas de seguridad y navegación para cada una de las titulaciones.
4. Evaluación de las prácticas.

1. Definiciones.

1.1 Intervalos de descanso.

Aquel período de tiempo durante el cual no se realiza ninguna tarea formativa relacionada con la obtención de los títulos, cursos de formación o prácticas reguladas en este real decreto. Se reconocen dos tipos de intervalos de descanso, intervalo de descanso tipo A e intervalo de descanso tipo B. El tipo A es un intervalo de descanso cuya duración mínima será de una hora. El tipo B es un intervalo de descanso cuya duración mínima será de 8 horas.

1.2 Régimen de Singladura.

Régimen de impartición de prácticas en el cual se podrá certificar un máximo de 8 horas de prácticas por cada día natural. En el régimen de singladura se deberán respetar los siguientes intervalos de descanso:

– Cada 4 horas de impartición de prácticas, contadas éstas, bien desde el primer inicio de las mismas, o bien después de que haya concluido cualquiera de los intervalos de descanso A o B, se realizará un intervalo de descanso del tipo A.
– Cada 8 horas de impartición de prácticas, contadas éstas, bien desde el primer inicio de las mismas, o bien después de que haya concluido un intervalo de descanso del tipo B, se realizará un intervalo de descanso del tipo B.
– Una vez finalizadas las prácticas se deberá respetar el tipo de descanso correspondiente.

1.3 Sesión de prácticas.

Período de tiempo en el que se realiza cualquiera de las prácticas reglamentarias contempladas en este real decreto comprendido entre dos intervalos de descanso, ya sean estos A o B.

1.4 Régimen de Travesía.

Navegación que se realiza entre dos puertos distintos o bien con salida y llegada al mismo puerto; en cualquier caso, la navegación realizada deberá ser acorde al título para el que habilitarán dichas prácticas y permitir desarrollar el contenido de las mismas. En el régimen de travesía no se podrá detener la navegación durante un intervalo superior a 6 horas por cada día natural o bien por cada intervalo de 24 horas de prácticas.

1.5 Detención de la navegación.

Se considera detención de la navegación, a un fondeo o amarre a una boya, que tengan una duración superior a 30 minutos.

1.6 Interrupción de la navegación.

Se considera interrupción de la navegación, a un amarre en puerto que tengan una duración superior a 30 minutos. Los periodos de interrupción de la navegación no computarán a efectos de prácticas, siempre y cuando no se hayan debido a una emergencia, mal tiempo, avería o cualquier otra cuestión sobrevenida que impida el correcto desarrollo de las prácticas; pudiendo en dicho caso computar el tiempo transcurrido de prácticas, para su finalización con posterioridad.

1.7 Guardia de navegación.

Periodo de cuatro horas comprendidas dentro del régimen de travesía, en las que se realizan tareas de formación.

2. Duración y forma de impartición de las prácticas.

2.1 Las prácticas reglamentarias de navegación, tendrán una duración mínima de 24 horas, de las cuales, al menos 4 horas serán de navegación nocturna.

2.2 Las prácticas reglamentarias de navegación, se realizarán en una única sesión y en régimen de travesía. El requisito impuesto por el artículo 15.8 en cuanto al número máximo de alumnos por cada práctica, podrá elevarse hasta 9 alumnos.

2.3 Con el fin de obtener la habilitación a vela, las prácticas reglamentarias de navegación podrán realizarse de forma conjunta con las prácticas reglamentarias de navegación a vela, en cuyo caso, el cómputo total de horas de prácticas no podrá ser inferior a 48 horas, siendo en este caso al menos 8 horas de navegación nocturna. La realización conjunta de las prácticas reglamentarias de navegación con las prácticas reglamentarias de navegación a vela, se realizará en una única sesión en régimen de travesía.

3. Contenido de las prácticas de navegación.

3.1 Objetivos a lograr.

La realización de las prácticas de navegación, pretende incidir en aquellos aspectos de la navegación orientados principalmente a la travesía y la navegación segura dentro de las atribuciones del título. Para ello se persigue un incremento de la estancia en la mar haciendo que el alumno se habitúe a la duración de las navegaciones que podría realizar con este título. El establecimiento de un régimen de guardias durante el desarrollo de las prácticas y la realización de las tareas típicas de éstas, es vital para una correcta asimilación de los objetivos a lograr los cuales se clasifican en 3 apartados:

Apartado 1. Preparación de la derrota y ejercicio de abandono.

Apartado 2. Revisión de los puntos críticos de la embarcación y comprobaciones previas a la salida a la mar.

Apartado 3. Mantenimiento de una guardia efectiva de navegación.

3.2 Contenido detallado.

El contenido de los apartados enunciados en el epígrafe anterior será el que sigue:

Apartado 1. Preparación de la derrota y ejercicio de abandono.

– Comprobación de las cartas de la zona a navegar. Actualización de los avisos a los navegantes. Trazado de derrota. Identificación de peligros. Libros de faros, señales radio y derrotero. Datos y característica de los faros y balizas de la zona a navegar. Anuario de mareas. Correcciones barométricas. Identificación de zonas de amarre. Determinación de abrigos y fondeaderos en la zona a navegar en función del estado de la mar y viento.

– Documentación a llevar a bordo: certificados, permiso de navegación, justificante del pago de la prima de seguro obligatorio correspondiente al periodo en curso y titulación. Licencia de Estación de Barco y MMSI.

– Previsiones meteorológicas y contraste con la situación local. Avisos a los navegantes y de seguridad. Control de las horas de emisión de boletines meteorológicos de los CCS.

– Uso de la balsa salvavidas, con un simulacro de abandono. Estiba, acceso y trincaje de la balsa salvavidas. Mantenimiento, revisiones y precauciones de uso. Consideración de la necesidad del abandono del buque, necesidad de emitir una alerta efectiva antes del abandono. Precauciones al subir a bordo, material a llevar (respondedor de radar, RBLS, VHF portátil, bengalas, ropa de abrigo, linterna, agua y víveres), necesidad de ropa de abrigo y calzado ligero. Precaución con llamas y objetos punzantes. Importancia de mantener la balsa seca y ventilada y de mantener a sus ocupantes secos y calientes. Prevención del mareo. Afirmado a bordo de la rabiza. Modo de puesta a flote de la balsa y precauciones en su uso. Inflado. Reparto de pesos y control de presión. Corte de la rabiza y uso del ancla flotante. Turnos de guardia. Comportamiento de náufragos en el agua.

Apartado 2. Revisión de los puntos críticos de la embarcación y comprobaciones previas a la salida a la mar.

– Revisión de nivel de combustible y de la autonomía que este confiere con un margen amplio de respeto, carga de baterías, estado del aparato propulsor y de gobierno. Luces de navegación.
– Disponibilidad de agua y alimentos suficientes para las personas a bordo en relación con la duración de la navegación. Necesidad de disponer de cantidades superiores a las previstas. Estiba a bordo y conservación. Estado físico de los tripulantes. Comprobación del material de seguridad: disponibilidad y localización a bordo, estado general, validez y estiba.
– Arranchado.
– Arranque de motores, y control de escapes y temperatura. Comprobación de carga de baterías.
– Comunicación al CCS de salida, zona a navegar y ETA.
– Largado de cabos y maniobra de salida

Apartado 3. Mantenimiento de una guardia efectiva de navegación.

– Cumplimiento de los turnos de guardia. Entrega y recepción de la guardia.
– Vigilancia efectiva. Visibilidad. Luces de navegación. Precauciones durante la guardia de noche: iluminación reducida en el puente o bañera y control e identificación de las luces de navegación otros barcos. Prevención de la somnolencia.
– Control del rumbo. Gobierno y marcha en función del estado de la mar y viento, del consumo y de la visibilidad. Uso del piloto automático y precauciones. Control de la derrota. Vigilancia radar.
– Reconocimiento de la costa. Uso del derrotero. Reconocimiento de faros y su característica.
– Seguimiento de los partes meteorológicos. Control de la presión atmosférica, aspecto general y nubes, y dirección e intensidad del viento. Rachas de viento, su detección y prevención de efectos adversos. Control del estado de la mar: variación en tamaño y dirección de la mar de fondo.
– Posiciones en la carta: horarias, de cambio de rumbo y en función de los cabos, otros accidentes costeros o peligros a la navegación.
– Estado físico de la tripulación. Cansancio, somnolencia, mal de mar, hidratación, protección contra el frio y contra la insolación y el calor excesivo.
– Situación en la carta. Situación por demora y distancia. Por dos demoras. Por tres demoras. Situación por enfilaciones.
– Uso del GPS. Inicialización, obtención de datos de los puntos de recalada en la carta, introducción en el navegador, creación de una derrota y determinación de errores. Alarmas de rumbo y fondeo.
– Cálculo de la corriente, su rumbo e intensidad horaria.
– Navegación de estima y comparación con las situaciones observadas o satelitarias. Determinación de la hora estimada de llegada (ETA).
– Uso del radar. Inicio. Errores y reflexiones. Falsos ecos. Reconocimiento de la costa. Situación por dos distancias.
– Navegación sin visibilidad. Uso combinado de GPS, radar y sonda. Mantenimiento de navegación de estima.
– Recalada. Reconocimiento de las enfilaciones, luces, marcas y accidentes costeros notables. Veriles de seguridad. Determinación de la altura de marea a la hora de la recalada y márgenes de seguridad.

4. Evaluación de las prácticas.

El instructor deberá evaluar la capacidad del alumno, de acuerdo a los siguientes puntos. Pudiendo no firmar el certificado de prácticas correspondiente si no se cumple cualquiera de ellos:

– Puntualidad y asistencia a las prácticas.

No se permite un nivel de asistencia inferior al 95%.

– Aceptación de las normas de la escuela náutica de recreo.

El alumno deberá aceptar las normas de la escuela para la impartición de las prácticas.

– Participación activa.

El alumno deberá participar activamente durante la totalidad de las prácticas, siendo receptivo a la formación.

CERTIFICADO DE PRÁCTICAS REGLAMENTARIAS DE NAVEGACIÓN

D/Dª (1): _____ ,
con DNI/NIE/Pasaporte_____ ,
en posesión del título de (3): _____ ,
en calidad de instructor de la escuela náutica de recreo (4): _____ ,
declaro bajo mi responsabilidad que D/Dª (5): _____ ,
con DNI/NIE/pasaporte (6): _____ ,
ha realizado y superado con éxito las prácticas reglamentarias de NAVEGACIÓN de acuerdo a los requisitos y exigencias contenidos en **el real decreto** (*).
Estas prácticas se realizaron en la embarcación (7): _____
de matrícula (8): _____ , el (9): _____ en el puerto de (10): _____ .

Y para que conste y a petición del interesado, expido el presente certificado, copia fiel de lo que figura en el registro que a tal efecto se dispone.

En _____, a _____ de _____ de _____

Firmado:

Firmado:

El Instructor (nombre y apellidos):

_____

DNI/NIE/Pasaporte: _____

El Director (nombre y apellidos):

_____

DNI/NIE/Pasaporte_____

Firmado:

El Interesado (nombre y apellidos):

_____

DNI/NIE/Pasaporte _____

(1). Nombre y apellidos del instructor de prácticas.
(2). DNI / NIE/Pasaporte del instructor de prácticas.
(3). Título por el cual puede impartir las prácticas de navegación.
(4). Nombre de la escuela náutica de recreo.
(5). Nombre y apellidos de la persona que ha recibido las prácticas.
(6). DNI / NIE / pasaporte del alumno.
(7). Nombre de la embarcación de prácticas.
(8). Matrícula de la embarcación de prácticas.
(9). Fecha/s de realización de las prácticas.
(10). Puerto en el que se realizaron o bien el de salida si se trata de prácticas en régimen de travesía.
(*). Nombre del **real decreto** según su publicación.

ANEXO VII

Modelos de las tarjetas y licencias de navegación

Modelo de tarjeta de capitán de yate

Las tarjetas de capitán de yate se expedirán firmadas electrónicamente y se podrán imprimir en un papel de tamaño UNE A4. La tarjeta contendrá en su mitad superior los datos de la propia tarjeta, de acuerdo a lo especificado en las dos páginas siguientes y en la mitad inferior toda aquella información de carácter complementario que tanto la Dirección General de la Marina Mercante como cada comunidad autónoma desee reflejar.

En el modelo recogido en las dos páginas siguientes, figura el anverso y reverso de la tarjeta de capitán de yate respectivamente. Se han incluido las atribuciones básicas del título, así como aquellas complementarias y las habilitaciones anejas, debiendo figurar obligatoriamente las primeras en la tarjeta y las restantes solo en el caso de ser obtenidas por el titular de la misma y cumplir los requisitos requeridos para ello. Las habilitaciones anejas solo pueden ser autorizadas por la Dirección General de la Marina Mercante, pero las tarjetas expedidas por las comunidades autónomas con las competencias transferidas seguirán este mismo formato.

El tamaño de la letra, el interlineado, espacios entre párrafos y tanto el ancho vertical como horizontal de los cuadros y párrafos que figuran en los modelos podrán adaptarse para lograr encajar la información contenida en la tarjeta, dejando espaciado lateral suficiente para la firma electrónica. De igual manera se ajustará la letra y el tamaño del código QR para adaptarse al tamaño del justificante tamaño carnet.

En el supuesto de aquellas personas que realicen el curso de Radio-Operador de largo alcance en lugar del de corto alcance, en el párrafo siguiente al nombre del título correspondiente, figurará la siguiente información: Radio-Operador de largo alcance de acuerdo a los requisitos de la Resolución de la UIT 343 (REV. CMR-12). Long Range Radio-Operator in accordance with the provisions of ITU Resolution 343 (REV. CMR-12).

En el cuadro de observaciones se podrán anotar aquellas incidencias u observaciones que la Administración competente quiera reflejar, como podrían ser limitaciones impuestas a la navegación por el informe psicofísico correspondiente.

ESPAÑA / SPAIN

TARJETA EXPEDIDA EN VIRTUD DE LO DISPUESTO POR EL REAL DECRETO 875/2014, DE 10 DE OCTUBRE, POR EL QUE SE REGULAN LAS TITULACIONES NÁUTICAS PARA EL GOBIERNO DE LAS EMBARCACIONES DE RECREO

CERTIFICATE ISSUED UNDER THE PROVISIONS OF THE ROYAL DECREE 875/2014, APPROVED ON 10 OCTOBER, WHICH REGULATES THE CONDITIONS FOR THE OPERATION OF PLEASURE CRAFT.

CAPITÁN DE YATE

Radio-Operador de corto alcance de acuerdo a los requisitos de la Resolución de la UIT 343 (REV. CMR-12)
Short Range Radio-Operator in accordance with the provisions of ITU Resolution 343 (REV. CMR-12)

El Gobierno de España certifica que a **XXXXXXX XXXXXXXX XXXXXXXX**, se le considera plenamente cualificado, de conformidad con lo dispuesto en la mencionada legislación y sin más limitaciones que las que se indican a continuación, para el gobierno de embarcaciones de recreo y la operación de su estación radio.

The Government of Spain certifies that XXXXXX XXXXXXXX XXXXXXX has been found duly qualified in accordance with the provisions of the above legislation, and has no limitations other than those listed below, for the operation of pleasure craft and radio stations aboard.

Nombre completo: *Full name:*	XXXXXXX XXXXXXXXX XXXXXXX	**DNI / NIE / Pasaporte:** *ID / Passport:*	NNNNNNNNNN -N
Fecha nacimiento (dd/mm/aaaa): *Date of Birth (dd/mm/yyyy):*	DD/MM/AAAA	**Nacionalidad:** *Nationality:*	NNNNNNNNNN
Dirección del Titular: *Holder's address:*	c/ xxxxxxxxxxxxx xxxxxxxxxxxxxx xxxxxxxxxxxxxxxxx		
Tarjeta Nº: *Certificate Nº:*	NNNNNNNNNN	**Expedido por, el (dd/mm/aaaa):** *Issued by, on the (dd/mm/yyyy):*	Ministerio de Fomento / CCAA DD/MM/AAAA

Código de identificación unívoco.

Atribuciones Básicas *Basic Qualifications*	**Atribuciones Complementarias** *Additional Qualifications*	**Habilitaciones Anejas** *Additional Activities*	**Observaciones** *Remarks*
- Embarcaciones de recreo (motor) de hasta 24 metros de eslora. - Buques de recreo*. - Patrón de moto náutica A. - Navegación sin límites geográficos.	- Habilitado vela.	- Habilitado para las actividades definidas en el artículo 34.1 y 34.2 del R.D. 875/2014.	- Sin observaciones.
- *Pleasure craft (power) up to 24 meters in length.* - *Large recreational vessels*.* - *Personal watercraft (PWC).* - *No geographical constrains.*	- *Sail.*	- *Enabled for the activities defined in article 34.1 and 34.2 of the RD 875/2014.*	- *No remarks.*

Firma del titular:
Signature of the holder of the certificate:

Subdirector General de Segur., Contam. e Inspec Maritima o Capitán Marítimo:
Signature of duly authorized official:

XXXXXXX XXXXXX

XXXXXXXX XXXXXXXXXX

VÁLIDO HASTA (dd/mm/aaaa): DD/MM/AAAA
Valid until (dd/mm/yyyy):

Esta tarjeta es personal e intransferible. Se exigirá la responsabilidad que corresponda en caso de ser utilizada por persona distinta al titular. No es válida a efectos de acreditar la identidad del titular, debiendo ir acompañada del documento acreditativo de identidad (DNI/NIE/Pasaporte) correspondiente.

This certificate is personal and non-transferable. Liability will ensue where someone other than the holder uses this certificate. Not valid for the purposes of verifying the identity of the holder. Must be accompanied by a corresponding identification document (DNI/NIE/passport).

*De acuerdo a lo especificado en los artículos 3.1 y 7.3 del 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.

* In accordance with the provisions of articles 3.1 and 7.3 of Royal Decree 804/2014, approved on 19 September 2014, which sets out the legal framework and standards for safety and pollution prevention for large recreational vessels carrying up to twelve passengers.

- **Validez habilitaciones anejas mientras el certificado de formación básica en seguridad esté en vigor.**
- *Validity of additional activities, as long as the basic safety training certificate is in force.*

Modelo de tarjeta de patrón de yate

Las tarjetas de patrón de yate se expedirán firmadas electrónicamente y se podrán imprimir en un papel de tamaño UNE A4. La tarjeta contendrá en su mitad superior los datos de la propia tarjeta, de acuerdo a lo especificado en las dos páginas siguientes y en la mitad inferior toda aquella información de carácter complementario que tanto la Dirección General de la Marina Mercante como cada comunidad autónoma desee reflejar.

En el modelo recogido en las dos páginas siguientes, figura el anverso y reverso de la tarjeta de patrón de yate respectivamente. Se han incluido las atribuciones básicas del título, así como aquellas complementarias y las habilitaciones anejas, debiendo figurar obligatoriamente las primeras en la tarjeta y las restantes solo en el caso de ser obtenidas por el titular de la misma y cumplir los requisitos requeridos para ello. Las habilitaciones anejas solo pueden ser autorizadas por la Dirección General de la Marina Mercante, pero las tarjetas expedidas por las comunidades autónomas con las competencias transferidas seguirán este mismo formato.

El tamaño de la letra, el interlineado, espacios entre párrafos y tanto el ancho vertical como horizontal de los cuadros y párrafos que figuran en los modelos podrán adaptarse para lograr encajar la información contenida en la tarjeta, dejando espaciado lateral suficiente para la firma electrónica. De igual manera se ajustará la letra y el tamaño del código QR para adaptarse al tamaño del justificante tamaño carnet.

En el supuesto de aquellas personas que realicen el curso de Radio-Operador de largo alcance en lugar del de corto alcance, en el párrafo siguiente al nombre del título correspondiente, figurará la siguiente información: Radio-Operador de largo alcance de acuerdo a los requisitos de la Resolución de la UIT 343 (REV. CMR-12). Long Range Radio-Operator in accordance with the provisions of ITU Resolution 343 (REV. CMR-12).

En el cuadro de observaciones se podrán anotar aquellas incidencias u observaciones que la Administración competente quiera reflejar, como podrían ser limitaciones impuestas a la navegación por el informe psicofísico correspondiente.

ESPAÑA / SPAIN

TARJETA EXPEDIDA EN VIRTUD DE LO DISPUESTO POR EL REAL DECRETO 875/2014, DE 10 DE OCTUBRE, POR EL QUE SE REGULAN LAS TITULACIONES NÁUTICAS PARA EL GOBIERNO DE LAS EMBARCACIONES DE RECREO

CERTIFICATE ISSUED UNDER THE PROVISIONS OF THE ROYAL DECREE 875/2014, APPROVED ON 10 OCTOBER, WHICH REGULATES THE CONDITIONS FOR THE OPERATION OF PLEASURE CRAFT.

PATRÓN DE YATE

Radio-Operador de corto alcance de acuerdo a los requisitos de la Resolución de la UIT 343 (REV. CMR-12)
Short Range Radio-Operator in accordance with the provisions of ITU Resolution 343 (REV. CMR-12)

El Gobierno de España certifica que a **XXXXXXX XXXXXXXX XXXXXXXX**, se le considera plenamente cualificado, de conformidad con lo dispuesto en la mencionada legislación y sin más limitaciones que las que se indican a continuación, para el gobierno de embarcaciones de recreo y la operación de su estación radio.

The Government of Spain certifies that XXXXXX XXXXXXXX XXXXXXX has been found duly qualified in accordance with the provisions of the above legislation, and has no limitations other than those listed below, for the operation of pleasure craft and radio stations aboard.

Nombre completo: *Full name:*	XXXXXXX XXXXXXXXX XXXXXXX	**DNI / NIE / Pasaporte:** *ID / Passport:*	NNNNNNNNNN -N
Fecha nacimiento (dd/mm/aaaa): *Date of Birth (dd/mm/yyyy):*	DD/MM/AAAA	**Nacionalidad:** *Nationality:*	NNNNNNNNNN
Dirección del Titular: *Holder's address:*	c/ xxxxxxxxxxxxx xxxxxxxxxxxxxx xxxxxxxxxxxxxxxxx		
Tarjeta Nº: *Certificate Nº:*	NNNNNNNNNN	**Expedido por, el (dd/mm/aaaa):** *Issued by, on the (dd/mm/yyyy):*	Ministerio de Fomento / CCAA DD/MM/AAAA

Código de identificación unívoco.

Atribuciones Básicas *Basic Qualifications*	**Atribuciones Complementarias** *Additional Qualifications*	**Habilitaciones Anejas** *Additional Activities*	**Observaciones** *Remarks*
- Embarcaciones de recreo (motor) de hasta 24 metros de eslora. - Patrón de moto náutica A. - Navegación hasta 150 millas de la costa. - *Pleasure craft (power) up to 24 meters in length.* - *Personal watercraft (PWC).* - *Passages up to 150 miles offshore.*	- Habilitado vela. - *Sail.*	- Habilitado para las actividades definidas en el artículo 34.1 y 34.2 del R.D. 875/2014. - *Enabled for the activities defined in article 34.1 and 34.2 of the RD 875/2014.*	- Sin observaciones. - *No remarks.*

Firma del titular:
Signature of the holder of the certificate:

Subdirector General de Segur., Contam. e Inspec. Marítima o Capitán Marítimo:
Signature of duly authorized official:

XXXXXXX XXXXXX XXXXXX

XXXXXXXX XXXXXXXXXX

VÁLIDO HASTA (dd/mm/aaaa): DD/MM/AAAA
Valid until (dd/mm/yyyy):

Esta tarjeta es personal e intransferible. Se exigirá la responsabilidad que corresponda en caso de ser utilizada por persona distinta al titular. No es válida a efectos de acreditar la identidad del titular, debiendo ir acompañada del documento acreditativo de identidad (DNI/NIE/Pasaporte) correspondiente.

This certificate is personal and non-transferable. Liability will ensue where someone other than the holder uses this certificate. Not valid for the purposes of verifying the identity of the holder. Must be accompanied by a corresponding identification document (DNI/NIE/passport).

- **Validez habilitaciones anejas mientras el certificado de formación básica en seguridad esté en vigor.**
- *Validity of additional activities, as long as the basic safety training certificate is in force.*

Modelo de tarjeta de patrón de embarcaciones de recreo

Las tarjetas de patrón de embarcaciones de recreo se expedirán firmadas electrónicamente y se podrán imprimir en un papel de tamaño UNE A4. La tarjeta contendrá en su mitad superior los datos de la propia tarjeta, de acuerdo a lo especificado en las dos páginas siguientes y en la mitad inferior toda aquella información de carácter complementario que tanto la Dirección General de la Marina Mercante como cada comunidad autónoma desee reflejar.

En el modelo recogido en las dos páginas siguientes, figura el anverso y reverso de la tarjeta de patrón de embarcaciones de recreo respectivamente. Se han incluido las atribuciones básicas del título, así como aquellas complementarias y las habilitaciones anejas, debiendo figurar obligatoriamente las primeras en la tarjeta y las restantes solo en el caso de ser obtenidas por el titular de la misma y cumplir los requisitos requeridos para ello. Las habilitaciones anejas solo pueden ser autorizadas por la Dirección General de la Marina Mercante, pero las tarjetas expedidas por las comunidades autónomas con las competencias transferidas seguirán este mismo formato.

El tamaño de la letra, el interlineado, espacios entre párrafos y tanto el ancho vertical como horizontal de los cuadros y párrafos que figuran en los modelos podrán adaptarse para lograr encajar la información contenida en la tarjeta, dejando espaciado lateral suficiente para la firma electrónica. De igual manera se ajustará la letra y el tamaño del código QR para adaptarse al tamaño del justificante tamaño carnet.

En el supuesto de aquellas personas que realicen el curso de Radio-Operador de largo alcance en lugar del de corto alcance, en el párrafo siguiente al nombre del título correspondiente, figurará la siguiente información: Radio-Operador de largo alcance de acuerdo a los requisitos de la Resolución de la UIT 343 (REV. CMR-12). Long Range Radio-Operator in accordance with the provisions of ITU Resolution 343 (REV. CMR-12).

En el cuadro de observaciones se podrán anotar aquellas incidencias u observaciones que la Administración competente quiera reflejar, como podrían ser limitaciones impuestas a la navegación por el informe psicofísico correspondiente.

ESPAÑA / SPAIN



TARJETA EXPEDIDA EN VIRTUD DE LO DISPUESTO POR EL REAL DECRETO 875/2014, DE 10 DE OCTUBRE, POR EL QUE SE REGULAN LAS TITULACIONES NÁUTICAS PARA EL GOBIERNO DE LAS EMBARCACIONES DE RECREO

CERTIFICATE ISSUED UNDER THE PROVISIONS OF THE ROYAL DECREE 875/2014, APPROVED ON 10 OCTOBER, WHICH REGULATES THE CONDITIONS FOR THE OPERATION OF PLEASURE CRAFT.

PATRÓN DE EMBARCACIONES DE RECREO

Radio-Operador de corto alcance de acuerdo a los requisitos de la Resolución de la UIT 343 (REV. CMR-12)
Short Range Radio-Operator in accordance with the provisions of ITU Resolution 343 (REV. CMR-12)

El Gobierno de España certifica que a **XXXXXXX XXXXXXXX XXXXXXXX**, se le considera plenamente cualificado, de conformidad con lo dispuesto en la mencionada legislación y sin más limitaciones que las que se indican a continuación, para el gobierno de embarcaciones de recreo y la operación de su estación radio.

The Government of Spain certifies that XXXXXX XXXXXXXX XXXXXXX has been found duly qualified in accordance with the provisions of the above legislation, and has no limitations other than those listed below, for the operation of pleasure craft and radio stations aboard.

Nombre completo: *Full name:*	XXXXXXX XXXXXXXXX XXXXXXX	**DNI / NIE / Pasaporte:** *ID / Passport:*	NNNNNNNNNNN -N
Fecha nacimiento (dd/mm/aaaa): *Date of Birth (dd/mm/yyyy):*	DD/MM/AAAA	**Nacionalidad:** *Nationality:*	NNNNNNNNNN
Dirección del Titular: *Holder's address:*	c/ xxxxxxxxxxxxxx xxxxxxxxxxxxxxx xxxxxxxxxxxxxxxxxx		
Tarjeta Nº: *Certificate Nº:*	NNNNNNNNNN	**Expedido por, el (dd/mm/aaaa):** *Issued by, on the (dd/mm/yyyy):*	Ministerio de Fomento / CCAA DD/MM/AAAA

Código de identificación unívoco.

Atribuciones Básicas *Basic Qualifications*	**Atribuciones Complementarias** *Additional Qualifications*	**Habilitaciones Anejas** *Additional Activities*	**Observaciones** *Remarks*
- Embarcaciones de recreo (motor) de hasta 15 metros de eslora. - Patrón de moto náutica A. - Navegación hasta 12 millas de la costa. - Navegación entre islas dentro del archipiélago balear y canario.	- Habilitado vela. - Embarcaciones de recreo (motor) de hasta 24 metros de eslora. - Navegación entre Península Ibérica y las Islas Baleares.	- Habilitado para las actividades definidas en el artículo 34.1 del R.D. 875/2014.	- Sin observaciones.
- *Pleasure craft (power) up to 15 meters in length.* - *Personal watercraft (PWC).* - *Passages up to 12 miles offshore.* - *Balearic Islands: passages between islands* - *Canary Islands: passages between islands*	- *Sail.* - *Pleasure craft up to 24 meters in length* - *Passages between the Iberian Peninsula and the Balearic Islands.*	- *Enabled for the activities defined in article 34.1 of the RD 875/2014.*	- *No remarks.*

Firma del titular:
Signature of the holder of the certificate:

Subdirector General de Segur., Contam. e Inspec. Marítima o Capitán Marítimo:
Signature of duly authorized official:

XXXXXXX XXXXXX XXXXXX

XXXXXXXX XXXXXXXXXX

VÁLIDO HASTA (dd/mm/aaaa): DD/MM/AAAA
Valid until (dd/mm/yyyy):

Esta tarjeta es personal e intransferible. Se exigirá la responsabilidad que corresponda en caso de ser utilizada por persona distinta al titular. No es válida a efectos de acreditar la identidad del titular, debiendo ir acompañada del documento acreditativo de identidad (DNI/NIE/Pasaporte) correspondiente.

This certificate is personal and non-transferable. Liability will ensue where someone other than the holder uses this certificate. Not valid for the purposes of verifying the identity of the holder. Must be accompanied by a corresponding identification document (DNI/NIE/passport).

- **Validez habilitaciones anejas mientras el certificado de formación básica en seguridad esté en vigor.**
- *Validity of additional activities, as long as the basic safety training certificate is in force.*

Modelo de tarjeta de patrón para navegación básica

Las tarjetas de patrón para navegación básica se expedirán firmadas electrónicamente y se podrán imprimir en un papel de tamaño UNE A4. La tarjeta contendrá en su mitad superior los datos de la propia tarjeta, de acuerdo a lo especificado en las dos páginas siguientes y en la mitad inferior toda aquella información de carácter complementario que tanto la Dirección General de la Marina Mercante como cada comunidad autónoma desee reflejar.

En el modelo recogido en las dos páginas siguientes, figura el anverso y reverso de la tarjeta de patrón para navegación básica respectivamente. Se han incluido las atribuciones básicas del título, así como aquellas complementarias, debiendo figurar obligatoriamente las primeras en la tarjeta y las segundas solo en el caso de ser obtenidas por el titular de la misma.

El tamaño de la letra, el interlineado, espacios entre párrafos y tanto el ancho vertical como horizontal de los cuadros y párrafos que figuran en los modelos podrán adaptarse para lograr encajar la información contenida en la tarjeta, dejando espaciado lateral suficiente para la firma electrónica. De igual manera se ajustará la letra y el tamaño del código QR para adaptarse al tamaño del justificante tamaño carnet.

Si bien la realización de los cursos de Radio-Operador de corto o largo alcance no es obligatoria para la obtención del título de patrón para navegación básica, si se realizasen, debajo del nombre del título se incluirá un párrafo haciendo mención a dicha condición.

Figurando los textos siguientes, dependiendo de si se realiza el curso de corto o largo alcance.

En el supuesto de realizarse el curso de Radio-Operador de corto alcance: Radio-Operador de corto alcance de acuerdo a los requisitos de la Resolución de la UIT 343 (REV. CMR-12). Short Range Radio-Operator in accordance with the provisions of ITU Resolution 343 (REV. CMR-12).

En el supuesto de realizarse el curso de Radio-Operador de largo alcance: Radio-Operador de largo alcance de acuerdo a los requisitos de la Resolución de la UIT 343 (REV. CMR-12). Long Range Radio-Operator in accordance with the provisions of ITU Resolution 343 (REV. CMR-12).

En el cuadro de observaciones se podrán anotar aquellas incidencias u observaciones que la Administración competente quiera reflejar, como podrían ser limitaciones impuestas a la navegación por el informe psicofísico correspondiente.

ESPAÑA / SPAIN

TARJETA EXPEDIDA EN VIRTUD DE LO DISPUESTO POR EL REAL DECRETO 875/2014, DE 10 DE OCTUBRE, POR EL QUE SE REGULAN LAS TITULACIONES NÁUTICAS PARA EL GOBIERNO DE LAS EMBARCACIONES DE RECREO

CERTIFICATE ISSUED UNDER THE PROVISIONS OF THE ROYAL DECREE 875/2014, APPROVED ON 10 OCTOBER, WHICH REGULATES THE CONDITIONS FOR THE OPERATION OF PLEASURE CRAFT.

PATRÓN PARA NAVEGACIÓN BÁSICA

El Gobierno de España certifica que a **XXXXXXX XXXXXXXX XXXXXXXX**, se le considera plenamente cualificado, de conformidad con lo dispuesto en la mencionada legislación y sin más limitaciones que las que se indican a continuación, para el gobierno de embarcaciones de recreo y la operación de su estación radio.

The Government of Spain certifies that XXXXXX XXXXXXXX XXXXXXX has been found duly qualified in accordance with the provisions of the above legislation, and has no limitations other than those listed below, for the operation of pleasure craft and radio stations aboard.

Nombre completo: *Full name:*	XXXXXXX XXXXXXXXX XXXXXXX	**DNI / NIE / Pasaporte:** *ID / Passport:*	NNNNNNNNNN -N
Fecha nacimiento (dd/mm/aaaa): *Date of Birth (dd/mm/yyyy):*	DD/MM/AAAA	**Nacionalidad:** *Nationality:*	NNNNNNNNNN
Dirección del Titular: *Holder's address:*	c/ xxxxxxxxxxxxx xxxxxxxxxxxxxx xxxxxxxxxxxxxxxxx		
Tarjeta Nº: *Certificate Nº:*	NNNNNNNNNN	**Expedido por, el (dd/mm/aaaa):** *Issued by, on the (dd/mm/yyyy):*	Ministerio de Fomento / CCAA DD/MM/AAAA

Código de identificación unívoco.

Atribuciones Básicas *Basic Qualifications*	**Atribuciones Complementarias** *Additional Qualifications*	**Habilitaciones Anejas** *Additional Activities*	**Observaciones** *Remarks*
- Embarcaciones de recreo (motor) de hasta 8 metros de eslora. - Patrón de moto náutica A. - Navegación hasta 5 millas de un puerto, marina o lugar de abrigo.	- Habilitado vela. .	- Sin habilitaciones anejas.	- Sin observaciones.
- *Pleasure craft (power) up to 8 meters in length.* - *Personal watercraft (PWC).* - *Passages up to 5 miles from a port, marina or safe haven.*	- *Sail.*	- *No additional activities.*	- *No remarks.*

Firma del titular:
Signature of the holder of the certificate:

Subdirector General de Segur., Contam. e Inspec. Marítima o Capitán Marítimo:
Signature of duly authorized official:

XXXXXXX XXXXXX XXXXXX

XXXXXXXX XXXXXXXXXX

VÁLIDO HASTA (dd/mm/aaaa): DD/MM/AAAA
Valid until (dd/mm/yyyy):

Esta tarjeta es personal e intransferible. Se exigirá la responsabilidad que corresponda en caso de ser utilizada por persona distinta al titular. No es válida a efectos de acreditar la identidad del titular, debiendo ir acompañada del documento acreditativo de identidad (DNI/NIE/Pasaporte) correspondiente.

This certificate is personal and non-transferable. Liability will ensue where someone other than the holder uses this certificate. Not valid for the purposes of verifying the identity of the holder. Must be accompanied by a corresponding identification document (DNI/NIE/passport).

Modelo de tarjeta de patrón de moto náutica A

Las tarjetas de patrón de moto náutica A se expedirán firmadas electrónicamente y se podrán imprimir en un papel de tamaño UNE A4. La tarjeta contendrá en su mitad superior los datos de la propia tarjeta, de acuerdo a lo especificado en las dos páginas siguientes y en la mitad inferior toda aquella información de carácter complementario que tanto la Dirección General de la Marina Mercante como cada comunidad autónoma desee reflejar.

En el modelo recogido en las dos páginas siguientes, figura el anverso y reverso de la tarjeta de patrón de moto náutica A respectivamente.

El tamaño de la letra, el interlineado, espacios entre párrafos y tanto el ancho vertical como horizontal de los cuadros y párrafos que figuran en los modelos podrán adaptarse para lograr encajar la información contenida en la tarjeta, dejando espaciado lateral suficiente para la firma electrónica. De igual manera se ajustará la letra y el tamaño del código QR para adaptarse al tamaño del justificante tamaño carnet.

En el cuadro de observaciones se podrán anotar aquellas incidencias u observaciones que la Administración competente quiera reflejar, como podrían ser limitaciones impuestas a la navegación por el informe psicofísico correspondiente.

ESPAÑA / SPAIN

TARJETA EXPEDIDA EN VIRTUD DE LO DISPUESTO POR EL REAL DECRETO 259/2002, DE 8 DE MARZO, POR EL QUE SE ACTUALIZAN LAS MEDIDAS DE SEGURIDAD EN LA UTILIZACIÓN DE MOTOS NÁUTICAS Y EL REAL DECRETO 875/2014, DE 10 DE OCTUBRE, POR EL QUE SE REGULAN LAS TITULACIONES NÁUTICAS PARA EL GOBIERNO DE LAS EMBARCACIONES DE RECREO

CERTIFICATE ISSUED UNDER THE PROVISIONS OF THE ROYAL DECREE 259/2002, APPROVED ON 8 MARCH, WHICH UPDATES THE SAFETY MESURES FOR THE OPERATION OF PERSONAL WATERCRAFT, AND THE ROYAL DECREE 875/2014, APPROVED ON 10 OCTOBER, WHICH REGULATES THE CONDITIONS FOR THE OPERATION OF PLEASURE CRAFT.

PATRÓN DE MOTO NÁUTICA A

El Gobierno de España certifica que a **XXXXXXX XXXXXXXX XXXXXXXX**, se le considera plenamente cualificado, de conformidad con lo dispuesto en la mencionada legislación y sin más limitaciones que las que se indican a continuación, para el manejo de motos náuticas.

The Government of Spain certifies that XXXXXX XXXXXXXX XXXXXXX has been found duly qualified in accordance with the provisions of the above legislation, and has no limitations other than those listed below, for the operation of personal watercraft (PWC).

Nombre completo: *Full name:*	XXXXXXX XXXXXXXXX XXXXXXX	**DNI / NIE / Pasaporte:** *ID / Passport:*	NNNNNNNNNN -N
Fecha nacimiento (dd/mm/aaaa): *Date of Birth (dd/mm/yyyy):*	DD/MM/AAAA	**Nacionalidad:** *Nationality:*	NNNNNNNNNN
Dirección del Titular: *Holder's address:*	c/ xxxxxxxxxxxxxx xxxxxxxxxxxxxxx xxxxxxxxxxxxxxxxxx		
Tarjeta Nº: *Certificate Nº:*	NNNNNNNNNN	**Expedido por, el (dd/mm/aaaa):** *Issued by, on the (dd/mm/yyyy):*	Ministerio de Fomento / CCAA DD/MM/AAAA

Código de identificación unívoco.

Atribuciones Básicas *Basic Qualifications*	**Atribuciones Complementarias** *Additional Qualifications*	**Habilitaciones Anejas** *Additional Activities*	**Observaciones** *Remarks*
- Patrón de moto náutica A. - *Personal watercraft (PWC).*	- Sin atribuciones complementarias. - *No additional qualifications.*	- Sin habilitaciones anejas. - *No additional activities.*	- Sin observaciones. - *No remarks.*

Firma del titular:
Signature of the holder of the certificate:

Subdirector General de Segur., Contam. e Inspec. Marítima o Capitán Marítimo:
Signature of duly authorized official:

XXXXXXX XXXXXX XXXXXX

XXXXXXXX XXXXXXXXXX

VÁLIDO HASTA (dd/mm/aaaa): DD/MM/AAAA
Valid until (dd/mm/yyyy):

Esta tarjeta es personal e intransferible. Se exigirá la responsabilidad que corresponda en caso de ser utilizada por persona distinta al titular. No es válida a efectos de acreditar la identidad del titular, debiendo ir acompañada del documento acreditativo de identidad (DNI/NIE/Pasaporte) correspondiente.

This certificate is personal and non-transferable. Liability will ensue where someone other than the holder uses this certificate. Not valid for the purposes of verifying the identity of the holder. Must be accompanied by a corresponding identification document (DNI/NIE/passport).

Modelo de tarjeta de patrón de moto náutica B

Las tarjetas de patrón de moto náutica B se expedirán firmadas electrónicamente y se podrán imprimir en un papel de tamaño UNE A4. La tarjeta contendrá en su mitad superior los datos de la propia tarjeta, de acuerdo a lo especificado en las dos páginas siguientes y en la mitad inferior toda aquella información de carácter complementario que tanto la Dirección General de la Marina Mercante como cada comunidad autónoma desee reflejar.

En el modelo recogido en las dos páginas siguientes, figura el anverso y reverso de la tarjeta de patrón de moto náutica B respectivamente.

El tamaño de la letra, el interlineado, espacios entre párrafos y tanto el ancho vertical como horizontal de los cuadros y párrafos que figuran en los modelos podrán adaptarse para lograr encajar la información contenida en la tarjeta, dejando espaciado lateral suficiente para la firma electrónica. De igual manera se ajustará la letra y el tamaño del código QR para adaptarse al tamaño del justificante tamaño carnet.

En el cuadro de observaciones se podrán anotar aquellas incidencias u observaciones que la Administración competente quiera reflejar, como podrían ser limitaciones impuestas a la navegación por el informe psicofísico correspondiente.

ESPAÑA / SPAIN

TARJETA EXPEDIDA EN VIRTUD DE LO DISPUESTO POR EL REAL DECRETO 259/2002, DE 8 DE MARZO, POR EL QUE SE ACTUALIZAN LAS MEDIDAS DE SEGURIDAD EN LA UTILIZACIÓN DE MOTOS NÁUTICAS Y EL REAL DECRETO 875/2014, DE 10 DE OCTUBRE, POR EL QUE SE REGULAN LAS TITULACIONES NÁUTICAS PARA EL GOBIERNO DE LAS EMBARCACIONES DE RECREO

CERTIFICATE ISSUED UNDER THE PROVISIONS OF THE ROYAL DECREE 259/2002, APPROVED ON 8 MARCH, WHICH UPDATES THE SAFETY MESURES FOR THE OPERATION OF PERSONAL WATERCRAFT, AND THE ROYAL DECREE 875/2014, APPROVED ON 10 OCTOBER, WHICH REGULATES THE CONDITIONS FOR THE OPERATION OF PLEASURE CRAFT.

PATRÓN DE MOTO NÁUTICA B

El Gobierno de España certifica que a **XXXXXXX XXXXXXXX XXXXXXXX**, se le considera plenamente cualificado, de conformidad con lo dispuesto en la mencionada legislación y sin más limitaciones que las que se indican a continuación, para el manejo de motos náuticas.

The Government of Spain certifies that XXXXXX XXXXXXXX XXXXXXX has been found duly qualified in accordance with the provisions of the above legislation, and has no limitations other than those listed below, for the operation of personal watercraft (PWC).

Nombre completo: *Full name:*	XXXXXXX XXXXXXXXX XXXXXXX	**DNI / NIE / Pasaporte:** *ID / Passport:*	NNNNNNNNNN -N
Fecha nacimiento (dd/mm/aaaa): *Date of Birth (dd/mm/yyyy):*	DD/MM/AAAA	**Nacionalidad:** *Nationality:*	NNNNNNNNNN
Dirección del Titular: *Holder's address:*	c/ xxxxxxxxxxxxx xxxxxxxxxxxxxx xxxxxxxxxxxxxxxxx		
Tarjeta Nº: *Certificate Nº:*	NNNNNNNNNN	**Expedido por, el (dd/mm/aaaa):** *Issued by, on the (dd/mm/yyyy):*	Ministerio de Fomento / CCAA DD/MM/AAAA

Código de identificación unívoco.

Atribuciones Básicas *Basic Qualifications*	**Atribuciones Complementarias** *Additional Qualifications*	**Habilitaciones Anejas** *Additional Activities*	**Observaciones** *Remarks*
- Patrón de moto náutica B. - *Personal watercraft (PWC). less than 110 hp*	- Sin atribuciones complementarias. - *No additional qualifications.*	- Sin habilitaciones anejas. - *No additional activities.*	- Sin observaciones. - *No remarks.*

Firma del titular:
Signature of the holder of the certificate:

Subdirector General de Segur., Contam. e Inspec.
o Capitán Marítimo:
Signature of duly authorized official:

XXXXXXX XXXXXX XXXXXX

XXXXXXXX XXXXXXXXXX

VÁLIDO HASTA (dd/mm/aaaa): DD/MM/AAAA
Valid until (dd/mm/yyyy):

Esta tarjeta es personal e intransferible. Se exigirá la responsabilidad que corresponda en caso de ser utilizada por persona distinta al titular. No es válida a efectos de acreditar la identidad del titular, debiendo ir acompañada del documento acreditativo de identidad (DNI/NIE/Pasaporte) correspondiente.

This certificate is personal and non-transferable. Liability will ensue where someone other than the holder uses this certificate. Not valid for the purposes of verifying the identity of the holder. Must be accompanied by a corresponding identification document (DNI/NIE/passport).

Modelo de licencia de navegación

Las licencias de navegación se firmarán electrónicamente por el director de la escuela náutica, o figura equivalente en las Federaciones de Vela o Motonáutica, así como por el instructor correspondiente, figurando como mínimo nombre, apellidos, documento de identidad y fecha, y se imprimirán sobre papel de seguridad, fabricado por la Fábrica Nacional de Moneda y Timbre – Real Casa de la Moneda (denominación de artículo: papel para la impresión de tarjetas habilitantes para el gobierno de embarcaciones de recreo), en formato UNE A5 apaisado 210 × 148,5 mm disponiendo en su esquina superior derecha de una franja oblicua con los colores de la bandera nacional. Las Licencias de Navegación, por motivos de impresión informática, se integrará en un papel de tamaño UNE A4, el cual vendrá con un trepado para poder cortarlo en dos unidades UNE A5; figurando en la mitad superior los datos de la propia tarjeta, de acuerdo a lo especificado en las dos páginas siguientes y en la mitad inferior toda aquella información de carácter complementario que tanto las escuelas náuticas de recreo como las Federaciones de Vela y Motonáutica deseen reflejar. Para evitar confusiones entre estas dos mitades, aquella destinada a la incorporación de «datos informativos» contendrá una marca de agua con dicho texto y no estará impresa en color como la mitad superior.

Para evitar el deterioro de la Licencia durante la navegación, será posible llevar a bordo una copia de la misma. En el caso de requerirse por parte de alguna autoridad, se presentará el original de la Licencia en el plazo máximo de dos días.

En el modelo recogido en la página siguiente, figura el anverso de la licencia de navegación.

El tamaño de la letra, el interlineado, espacios entre párrafos y tanto el ancho vertical como horizontal de los párrafos que figuran en los modelos podrán adaptarse para lograr encajar la información contenida en la Licencia de Navegación, al tamaño del UNE A5, dejando espaciado suficiente para la firma electrónica.

LICENCIA DE NAVEGACIÓN

N.º _____

D/D[a](1): _____,

con DNI/NIE/Pasaporte(2): _____,

en calidad de director de (3): _____,

declaro bajo mi responsabilidad que D/D.[a] (4): _____,

con DNI/NIE/pasaporte (5): _____,

Ha recibido la formación teórico - práctica exigida por el real decreto 875/2014, de 10 de octubre, por el que se regulan las titulaciones náuticas para el gobierno de las embarcaciones de recreo.

Las prácticas para la obtención de esta licencia se realizaron en la embarcación (6): _____ _____ de matrícula (7): _____, el (8): _____ en el puerto de (9): _____ .

Y para que conste y a petición del interesado, expido el presente certificado, que no tiene caducidad, copia fiel de lo que figura en el registro que a tal efecto se dispone

Firmado electrónicamente en _____, en las fechas indicadas.

El/La Instructor/a

El/La Directora/a o figura equivalente en las Federaciones de Vela o Motonáutica

Firmado:

Los datos de contacto de la escuela náutica/federación a los efectos de verificación de la autenticidad de esta Licencia son:

Teléfono _____

Correo electrónico _____

El Interesado (nombre y apellidos):

_____

DNI/NIE/Pasaporte _____

(1) Nombre y apellidos del director de la escuela náutica de recreo o figura equivalente de la federación náutica.
(2) DNI/NIE/pasaporte del director.
(3) Nombre de la escuela náutica de recreo o federación náutica.
(4) Nombre y apellidos de la persona a la que se le expide la licencia de navegación.
(5) DNI/NIE/pasaporte de la persona a la que se le expide la licencia de navegación.
(6) Nombre de la embarcación de prácticas.
(7) Matrícula de la embarcación de prácticas.
(8) Fecha de realización de las prácticas.
(9) Puerto en el que se realizaron las prácticas.

La especificación de las referencias anteriores, no es necesario que figuren en la Licencia de Navegación.

ANEXO VIII

Acreditación de la aptitud psicofísica para el manejo de embarcaciones de recreo

Apartado 1

Enfermedades y deficiencias que son causa de denegación o de establecimiento de adaptaciones en la embarcación o de condiciones restrictivas para la navegación.

1. Capacidad visual.

Si para alcanzar la agudeza visual requerida es necesaria la utilización de lentes correctoras, deberá expresarse, en el informe de aptitud psicofísica, la obligación de su uso durante la navegación. Dichas lentes deberán ser bien toleradas. A efectos de este anexo, las lentes intraoculares no deberán considerarse como lentes correctoras, y se entenderá como visión monocular toda agudeza visual igual o inferior a 0,10 en un ojo, con o sin lentes correctoras, debida a pérdida anatómica o funcional de cualquier etiología.

Exploración	Criterios de aptitud para obtener o prorrogar permisos náuticos	Adaptaciones, restricciones y otras limitaciones en personas y/o embarcaciones
1.1 Agudeza visual.	Se debe poseer, si es preciso con lentes correctoras, una agudeza visual binocular de, al menos, 0,5.	Los afectados de visión monocular con agudeza visual en el ojo mejor de 0,6 o mayor y más de tres meses de antigüedad en visión monocular, podrán obtener o prorrogar permiso o licencia, siempre que reúnan las demás capacidades visuales. Cuando, por el grado de agudeza visual o por la existencia de una enfermedad ocular progresiva, los reconocimientos periódicos a realizar fueran por período inferior al de vigencia normal del permiso o licencia, el período de vigencia se fijará según criterio médico.
	No se admite la cirugía refractiva.	Tras un mes de efectuada cirugía refractiva, aportando informe de la intervención, se podrá obtener o prorrogar el permiso o licencia, con período de vigencia máximo de un año. Transcurrido un año desde la fecha de la intervención, y teniendo en cuenta el defecto de refracción prequirúrgico, la refracción actual y la posible existencia de efectos secundarios no deseados, a criterio oftalmológico se fijará el período de vigencia posterior.
1.2 Campo visual.	Si la visión es binocular, el campo binocular ha de ser normal. En el examen binocular, el campo visual central no ha de presentar escotomas absolutos en puntos correspondientes de ambos ojos ni escotomas relativos significativos en la sensibilidad retiniana.	No se admiten.
	Si la visión es monocular, el campo visual monocular debe ser normal. El campo visual central no ha de presentar escotomas absolutos ni escotomas relativos significativos en la sensibilidad retiniana.	No se admiten.
1.3 Afaquias y pseudofaquias.	No se admiten las monolaterales ni las bilaterales.	Transcurrido un mes de establecidas, si se alcanzan los valores determinados en los apartados 1.1 y 1.2 correspondientes al grupo 1, el período de vigencia del permiso o licencia será, como máximo, de tres años, según criterio médico.
1.4 Sentido luminoso y visión de los colores.	No se admiten alteraciones de la visión mesópica ni daltonismo u otras alteraciones de la visión de los colores, que impidan la correcta interpretación de las señales luminosas.	Solo navegación Diurna Nocturna no solitaria.
1.5 Sensibilidad al contraste.	No deben existir alteraciones significativas en la capacidad de recuperación al deslumbramiento ni alteraciones de la visión mesópica.	En el caso de padecer alteraciones de la visión mesópica o del deslumbramiento, se deberán establecer las restricciones y limitaciones que, a criterio oftalmológico sean precisas para garantizar la seguridad en la navegación. En todo caso se deben descartar patologías oftalmológicas que originen alteraciones incluidas en alguno de los restantes apartados sobre capacidad visual. Solo navegación Diurna Nocturna no solitaria.
1.6 Motilidad palpebral.	No se admiten ptosis ni lagoftalmias que afecten a la visión en los límites y condiciones señaladas en el apartado 1.1.	No se admiten.
1.7 Motilidad del globo ocular.	Las diplopías impiden la obtención o renovación. El nistágmus impide la obtención o renovación cuando no permita alcanzar los niveles de capacidad visual indicados en los apartados 1.1 a 1.6, cuando sea manifestación de alguna enfermedad de las incluidas en el presente anexo o cuando, a criterio facultativo, origine o pueda originar fatiga visual durante el gobierno de embarcaciones de recreo. No se admiten otros defectos de la visión binocular ni estrabismos que impidan alcanzar los niveles fijados en los apartados 1.1 a 1.7 del grupo 1, ambos inclusive. Cuando no impidan alcanzar los niveles de capacidad visual indicados en los apartados 1.1 a 1.7 del grupo 1, ambos inclusive, el oftalmólogo deberá valorar, principalmente, sus consecuencias sobre la fatiga visual, los defectos refractivos, el campo visual, el grado de estereopsis, la presencia de forias y de tortícolis y la aparición de diplopía, así como la probable evolución del proceso, fijando en consecuencia el período de vigencia.	Sólo se permitirán de forma excepcional y a criterio facultativo las formas congénitas o infantiles, siempre que no se manifiesten en los 20 grados centrales del campo visual y no produzcan ninguna otra sintomatología, en especial fatiga visual. En caso de permitirse la obtención o prórroga del permiso o licencia, el período de vigencia máximo será de tres años. Cuando la diplopía se elimine mediante la oclusión de un ojo se aplicarán las restricciones propias de la visión monocular Cuando los estrabismos u otros defectos de la visión binocular no impidan alcanzar los niveles de capacidad visual indicados en los apartados 1.1 a 1.7 del grupo 1, ambos inclusive, y debido a su repercusión sobre parámetros como la fatiga visual, los defectos refractivos, el campo visual, el grado de estereopsis, la presencia de forias y de tortícolis, la aparición de diplopía o por la probable evolución del proceso, los reconocimientos periódicos a realizar fueran por período inferior al de vigencia normal del permiso o licencia, este se fijará según el criterio oftalmológico.
1.8 Deterioro progresivo de la capacidad ocular.	Las enfermedades progresivas que no permitan alcanzar los niveles fijados en los apartados 1.1 a 1.6 anteriores, ambos inclusive, impiden la obtención o prórroga.	Cuando no impidan alcanzar los niveles fijados en los apartados 1.1 al 1.6, y los reconocimientos periódicos a realizar fueran por período inferior al de vigencia normal del permiso o licencia, el período de vigencia se fijará según criterio médico.

Si para alcanzar la agudeza visual requerida es necesaria la utilización de lentes correctoras, deberá expresarse, en el informe de aptitud psicofísica, la obligación de su uso durante la navegación. Dichas lentes deberán ser bien toleradas. A efectos de este anexo, las lentes intraoculares no deberán considerarse como lentes correctoras, y se entenderá como visión monocular toda agudeza visual igual o inferior a 0,10 en un ojo, con o sin lentes correctoras, debida a pérdida anatómica o funcional de cualquier etiología.

2. Capacidad auditiva.

Cuando para alcanzar la agudeza auditiva mínima requerida que se indica en el apartado 2.1 sea necesaria la utilización de prótesis auditivas (audífono y/o implante), deberá expresarse la obligación de su uso durante la navegación.

Exploración	Criterios de aptitud para obtener o prorrogar permisos náuticos	Adaptaciones, restricciones y otras limitaciones en personas y/o embarcaciones
2.1 Agudeza Auditiva	Obtener, con o sin audífonos, un umbral de audición igual o superior de 45dB de media en frecuencias conversacionales, siempre que el nivel de inteligibilidad sea superior al 50% a intensidad del habla. La validación del umbral de audición se realizará a través de pruebas estandarizadas subjetivas (umbrales de audición a campo libre) y objetivas (mediante equipos de medida especialmente diseñados para ello). La validación del nivel de inteligibilidad se realizará a través de pruebas estandarizadas subjetivas de discriminación auditiva a diferentes intensidades.	Umbral de audición inferior a 45 dB de media en frecuencias conversacionales y un nivel de inteligibilidad inferior al 50% a intensidad del habla. Navegación acompañada.

3. Sistema locomotor

Exploración	Criterios de aptitud para obtener o prorrogar permisos náuticos	Adaptaciones, restricciones y otras limitaciones en personas y/o embarcaciones
3.1 Motilidad.	La existencia de alguna alteración que impida la posición normal o un manejo eficaz de los mandos y dispositivos de la embarcación o que requiera para ello de posiciones atípicas o fatigosas conlleva la sujeción a adaptaciones u otras limitaciones. Éstas deberán ser objetivamente evaluadas teniendo en cuenta las tecnologías de apoyo y los dispositivos destinados a las personas con discapacidad que pudieran garantizar el manejo eficaz de los mandos y dispositivos.	Las adaptaciones, restricciones y otras limitaciones que se impongan en personas, y/o embarcaciones se determinarán de acuerdo con las discapacidades que a tenga el interesado debidamente reflejadas en el informe de aptitud psicofísica y evaluadas en las correspondientes pruebas estáticas o dinámicas.
3.2 Afecciones o anomalías progresivas	No se admiten tallas que originen una posición de navegación incompatible con el manejo seguro del vehículo o con la correcta visibilidad del conductor.	Cuando no impidan la obtención o prórroga y los reconocimientos periódicos a realizar fueran por período inferior al de vigencia normal del permiso o licencia, el período de vigencia se fijará según criterio médico Cuando la talla impida una posición de navegación segura o no permita la adecuada visibilidad del conductor, las adaptaciones, restricciones o limitaciones que se impongan serán fijadas según criterio técnico y de acuerdo con el dictamen médico, con la debida evaluación, en su caso, en las correspondientes pruebas estáticas o dinámicas.
3.3 Talla.		

4. Sistema Cardiovascular.

– A los efectos de valorar la capacidad funcional, se utilizará la clasificación de la New York Heart Association en niveles de actividad física de la persona objeto de la exploración.

– En el nivel funcional I se incluyen aquellas personas cuya actividad física habitual no está limitada y no ocasiona fatiga, palpitaciones, disnea o dolor anginoso.

– En el nivel funcional II se incluyen aquellas cuya actividad física habitual está moderadamente limitada y origina sintomatología de fatiga, palpitaciones, diseña o dolor anginoso.

– En el nivel III, existe una marcada limitación de la actividad física habitual, apareciendo fatiga, palpitaciones, disnea o dolor anginoso tras una actividad menor de lo habitual.

– El nivel IV supone la posibilidad de desarrollar cualquier actividad física sin la aparición de síntomas y la presencia de insuficiencia cardíaca congestiva en reposo.

Exploración	Criterios de aptitud para obtener o prorrogar permisos náuticos	Adaptaciones, restricciones y otras limitaciones en personas y/o embarcaciones
4.1 Insuficiencia cardíaca.	No debe existir ninguna alteración que afecte a la dinámica cardíaca con signos objetivos y funcionales de descompensación o síncope. No debe existir ninguna cardiopatía que origine sintomatología correspondiente a un nivel funcional III o IV.	No se admite.

Exploración	Criterios de aptitud para obtener o prorrogar permisos náuticos	Adaptaciones, restricciones y otras limitaciones en personas y/o embarcaciones
4.2 Trastornos del ritmo.	No debe existir arritmia maligna durante los últimos seis meses que origine o pueda originar una pérdida de atención o un síncope en el conductor, salvo en los casos con antecedente de terapia curativa e informe favorable del cardiólogo.	Cuando existan antecedentes de taquicardia ventricular, con informe favorable de un especialista en cardiología que avale el tratamiento, la ausencia de recurrencia del cuadro clínico y una aceptable función ventricular, se podrá fijar un período de vigencia inferior al normal del permiso o licencia según criterio médico.
	No debe existir ninguna alteración del ritmo que origine sintomatología correspondiente a una clase funcional III o IV.	No se admite
4.3 Marcapasos y desfibrilador automático implantable.	No debe existir utilización de marcapasos.	Transcurrido un mes desde la aplicación del marcapasos, con informe favorable de un especialista en cardiología, se podrá obtener o prorrogar el permiso o licencia con un período de vigencia establecido a criterio facultativo.
	No debe existir implantación de desfibrilador automático implantable.	Transcurridos seis meses desde el implante del desfibrilador automático, siempre que no exista sintomatología, con informe del especialista en cardiología, se podrá obtener o prorrogar el permiso o licencia con un período de vigencia máximo de un año. Los mismos criterios se aplicarán en caso de descarga, no permitiéndose en ningún caso las recurrencias múltiples ni una fracción de eyección menor del 30 por ciento. Navegación acompañada
4.4 Prótesis valvulares cardiacas.	No debe existir utilización de prótesis valvulares cardiacas.	Transcurridos tres meses desde la colocación de la prótesis valvular, con informe favorable de un especialista en cardiología, se podrá obtener o prorrogar el permiso o licencia con un período de vigencia máximo de tres años.
4.5 Cardiopatía isquémica.	No debe existir antecedente de infarto agudo de miocardio durante los últimos tres meses.	
	No se admite la cirugía de revascularización ni la revascularización percutánea.	Transcurrido un mes desde una intervención consistente en cirugía de revascularización o de revascularización percutánea, en ausencia de sintomatología isquémica y con informe del cardiólogo, se podrá obtener o prorrogar el permiso o licencia con un período máximo de vigencia de dos años, fijándose posteriormente, previo informe favorable del cardiólogo, el período de vigencia a criterio facultativo.
	No debe existir ninguna cardiopatía isquémica que origine sintomatología correspondiente a una clase funcional III o IV.	No se admiten. En caso de padecer cardiopatía isquémica que origine sintomatología correspondiente a una clase funcional II, con informe favorable del cardiólogo, se podrá obtener o prorrogar el permiso o licencia con un período de vigencia máximo de dos años.
4.4. Hipertensión arterial.	No deben existir signos de afección orgánica ni valores de presión arterial descompensados que supongan riesgo para la seguridad marítima.	
4.5 Aneurismas de grandes vasos.	No deben existir aneurismas de grandes vasos ni disección aórtica. Se admite la corrección quirúrgica, siempre que exista un resultado satisfactorio de ésta y no haya clínica de isquemia cardiaca.	Tras la corrección quirúrgica de un aneurisma o disección y transcurridos 6 meses de ésta, aportando un informe favorable del especialista en cardiología o cirugía vascular, se podrá obtener o prorrogar el permiso o licencia por período de vigencia máximo de dos años. En el caso del aneurisma y cuando las características de éste no impliquen riesgo elevado de rotura, ni se asocien a clínica de isquemia cardiaca, con informe favorable de un especialista en cardiología o cirugía vascular, se podrá obtener o prorrogar el permiso o licencia por período máximo de vigencia de un año. Navegación acompañada.
4.6 Arteriopatías periféricas.	En caso de arteriopatía periférica, se valorará la posible asociación de cardiopatía isquémica.	No se admiten. Navegación acompañada
4.7 Enfermedades venosas.	No debe existir trombosis venosa profunda.	No se admiten las varices voluminosas del miembro inferior ni las tromboflebitis. Navegación acompañada.

5. Trastornos hematológicos.

5.1 Procesos oncohematológicos.

Exploración	Criterios de aptitud para obtener o prorrogar permisos náuticos	Adaptaciones, restricciones y otras limitaciones en personas y/o embarcaciones
5.1.1 Procesos sometidos a tratamiento quimioterápico	Transcurridos tres meses desde la finalización del último ciclo de tratamiento, con informe favorable de un hematólogo, y siempre que en el último mes no haya habido anemia, leucopenia o trombopenia severas, se fijará un período de vigencia de tres años, como máximo, hasta que transcurran diez años de remisión completa, igualmente acreditada con informe de un hematólogo.	
5.1.2 Policitemia Vera.	Si en los últimos tres meses no ha existido un valor de hemoglobina mayor de 20 gramos por decilitro, aportando informe favorable de un hematólogo, el período de vigencia del permiso o licencia será de dos años, como máximo.	
5.1.3 Otros oncohematológicos.	No se admiten cuando en los últimos tres meses se hayan presentado anemia, leucopenia o trombopenia severa o cuando durante los últimos seis meses haya habido leucocitosis mayores de 100.000 leucocitos por µl o trombocitosis mayores de 1.000.000 plaquetas por µl.	Cuando se den las circunstancias señaladas en la columna (2), presentado además informes favorable de un hematólogo, el período de vigencia máximo será de dos años.

5.2 Trastornos no oncohematológicos.

Exploración	Criterios de aptitud para obtener o prorrogar permisos náuticos	Adaptaciones, restricciones y otras limitaciones en personas y/o embarcaciones
5.2.1 Anemias, leucopenias y trombopenias.	No se admiten anemias, leucopenias, trombopenias o poliglobulías. severas o moderadas de carácter agudo en los últimos tres meses.	En cualquiera de las situaciones expuestas en la columna (2), con informe favorable de un hematólogo, se podrá obtener o prorrogar el permiso o licencia con período de vigencia de, como máximo, dos años.

Exploración	Criterios de aptitud para obtener o prorrogar permisos náuticos	Adaptaciones, restricciones y otras limitaciones en personas y/o embarcaciones
5.2.2. Trastornos de coagulación.	No se admiten trastornos de coagulación que requieran tratamiento sustitutivo habitual.	En caso de requerir tratamiento sustitutivo, con informe favorable de un hematólogo, en el que se acredite el adecuado control del tratamiento, se podrá obtener o prorrogar el permiso o licencia con período de vigencia de, como máximo, tres años.
5.2.3 Tratamiento anticoagulante.	No se admiten aquellos casos en que se hayan producido descompensaciones en el último año que hubieran requerido de transfusión de plasma.	En los casos incluidos en la columna (2), con informe de un hematólogo, cardiólogo o médico responsable del tratamiento, se podrá obtener o prorrogar permiso o licencia con períodos de vigencia de dos años, como máximo. Navegación acompañada.

6. Sistema renal

Exploración	Criterios de aptitud para obtener o prorrogar permisos náuticos	Adaptaciones, restricciones y otras limitaciones en personas y/o embarcaciones
6.1 Nefropatías.	No se permiten aquellas en las que, por su etiología, tratamiento o manifestaciones, puedan poner en peligro la navegación de vehículos.	Los enfermos sometidos a programas de diálisis, con informe favorable de un nefrólogo, podrán obtener o prorrogar permiso o licencia, reduciendo, a criterio facultativo, el período de vigencia
6.2 Trasplante renal.	No se admite el trasplante renal.	Los sometidos a trasplante renal, transcurridos más de seis meses de antigüedad de evolución sin problemas derivados de aquél, con informe favorable de un nefrólogo, podrán obtener o prorrogar permiso o licencia con período de vigencia establecido a criterio de facultativo.

7. Sistema respiratorio

Exploración	Criterios de aptitud para obtener o prorrogar permisos náuticos	Adaptaciones, restricciones y otras limitaciones en personas y/o embarcaciones
7.1 Disneas.	No deben existir disneas permanentes en reposo o de esfuerzo leve.	No se admiten.
7.2 Trastornos del sueño.	No se permiten el síndrome de apneas obstructivas del sueño, los trastornos relacionados con éste, ni otras causas de excesiva somnolencia diurna.	Los afectados de síndrome de apneas obstructivas del sueño o de trastornos relacionados con éste, con informe favorable de una Unidad de sueño en el que se haga constar que están siendo sometidos a tratamiento y control de la sintomatología diurna, podrán obtener o prorrogar permiso o licencia con período de vigencia máximo de dos años.
7.3 Otras afecciones.	No deben existir trastornos pulmonares, pleurales, diafragmáticos y mediastínicos que determinen incapacidad funcional, valorándose el trastorno y la evolución de la enfermedad, teniendo especialmente en cuenta la existencia o posibilidad de aparición de crisis de disnea paroxística, dolor torácico intenso u otra alteraciones que puedan influir en la seguridad de la navegación.	No se admiten. Navegación acompañada.

8. Enfermedades metabólicas y endocrinas.

Exploración	Criterios de aptitud para obtener o prorrogar permisos náuticos	Adaptaciones, restricciones y otras limitaciones en personas y/o embarcaciones
8.1 Diabetes mellitus.	No debe existir «diabetes mellitus» que curse con inestabilidad metabólica severa que requiera asistencia hospitalaria.	Siempre que sea preciso el tratamiento hipoglucemiante o antidiabético, se deberá aportar informe médico favorable y, a criterio facultativo, podrá reducirse el período de vigencia. En el caso de tratamiento con insulina, se deberá aportar un informe del especialista (endocrinólogo o diabetólogo), que acredite el adecuado control de la enfermedad y la adecuada formación diabetológica del interesado y el período de vigencia será, como máximo, de cuatro años. Glicemia superior a 300. Navegación acompañada.
8.2 Cuadros de Hipoglucemia.	No deben existir, en el último año, cuadros repetidos de hipoglucemia aguda ni alteraciones metabólicas que cursen con pérdida de conciencia.	No se admiten. Navegación acompañada.
8.3 Enfermedades tiroideas.	No deben existir enfermedades endocrinas con sintomatología, excepto si el interesado presenta informe favorable de un especialista en endocrinología y el período de vigencia se fijará según criterio facultativo.	Cuando no impidan la obtención o prórroga y los reconocimientos periódicos a realizar fueran por período inferior al de vigencia del permiso o licencia, el período de vigencia se fijará según criterio facultativo.
8.4 Enfermedades paratiroideas.	No deben existir enfermedades paratiroideas que ocasionen incremento de excitabilidad o debilidad muscular, excepto si el interesado presenta informe favorable de un especialista en endocrinología.	Cuando no impidan la obtención o prórroga y los reconocimientos periódicos a realizar fueran por período inferior al de vigencia del permiso o licencia, el período de vigencia se fijará según criterio facultativo.
8.5 Enfermedades adrenales.	No se permite la enfermedad de Addison, el Síndrome de Cushing y la hiperfunción medular adrenal debida a feocromocitoma.	Los afectados de enfermedades adrenales deberán presentar un informe favorable de un especialista en endocrinología en el que conste el estricto control y tratamiento de los síntomas. El período de vigencia del permiso o licencia será como máximo de dos años.

9. Sistema nervioso y muscular.

No deben existir enfermedades del sistema nervioso y muscular que produzcan pérdida o disminución grave de las funciones motoras, sensoriales o de coordinación que incidan involuntariamente en el control de la embarcación.

Exploración	Criterios de aptitud para obtener o prorrogar permisos náuticos	Adaptaciones, restricciones y otras limitaciones en personas y/o embarcaciones
9.1 Enfermedades encefálicas, medulares y del sistema nervioso periférico.	No deben existir enfermedades del sistema nervioso central o periférico que produzcan pérdida o disminución grave de las funciones motoras, sensoriales o de coordinación, episodios sincopales, temblores de grandes oscilaciones, espasmos que produzcan movimientos amplios de cabeza, tronco o miembros ni temblores o espasmos que incidan involuntariamente en el control del vehículo.	No se admiten.
9.2 Epilepsia y crisis convulsivas de otras etiologías.	No se permiten cuando hayan aparecido crisis epilépticas convulsivas o crisis con pérdida de consciencia durante el último año. En el caso de crisis durante el sueño, se deberá constatar que, al menos, ha transcurrido un año sólo con esta sintomatología	
	En el caso de tratarse de sacudidas mioclónicas que puedan afectar la seguridad de la navegación, deberá existir un período libre de sacudidas de, al menos, tres meses.	Los afectados de epilepsias con crisis convulsivas o con crisis con pérdida de conciencia, deberán aportar informe favorable de un neurólogo en el que se haga constar el diagnóstico, el cumplimiento del tratamiento, la frecuencia de crisis y que el tratamiento farmacológico prescrito no impide la navegación. El período de vigencia del permiso o licencia será de dos años como máximo. En el caso de ausencia de crisis durante los tres últimos años, el período de vigencia será de cinco años como máximo. En el caso de crisis durante el sueño, el período de vigencia del permiso o licencia será como máximo de un año, con informe de un especialista en neurología en el que se haga constar el diagnóstico, el cumplimiento del tratamiento, la ausencia de otras crisis convulsivas y que el tratamiento farmacológico prescrito, en su caso, no impide la navegación.
	En el caso de antecedente de trastorno convulsivo único no filiado o secundario a consumo de medicamentos o drogas o posquirúrgico, se deberá acreditar un período libre de crisis de, al menos, seis meses mediante informe neurológico.	En el caso de tratarse de sacudidas mioclónicas que puedan afectar la seguridad de la navegación, deberá aportarse informe favorable de un neurólogo en que se haga constar el diagnóstico, el cumplimiento del tratamiento, en su caso, la frecuencia de crisis convulsivas y que el tratamiento farmacológico prescrito no impide la navegación. El período de vigencia del permiso o licencia será de dos años como máximo. No se admiten.
9.3 Alteraciones del equilibrio.	No deben existir alteraciones del equilibrio (vértigos, inestabilidad, mareo, vahído) permanentes, evolutivos o intensos, ya sean de origen otológico o de otro tipo	No se admiten.
9.4 Trastornos musculares.	No deben existir trastornos musculares que produzcan deficiencia motora.	No se admiten.
9.4 Accidente isquémico transitorio.	No se admiten los ataques isquémicos transitorios hasta transcurridos, al menos, seis meses sin síntomas neurológicos. Los afectados deberán aportar informe favorable de un especialista en neurología en el que se haga constar la ausencia de secuelas neurológicas.	Cuando, excepcionalmente, y con dictamen favorable de un especialista en neurología, las secuelas neurológicas no impidan la obtención o prórroga, el período de vigencia del permiso o licencia será como máximo de un año.
9.5 Accidentes isquémicos recurrentes.	No deben existir accidentes isquémicos recurrentes.	No se admiten.

10. Trastornos mentales y de conducta.

La adecuada aplicación de la normativa y la determinación del cumplimiento del criterio legal específico de competencia o discapacidad del individuo requiere, además del diagnóstico clínico, información adicional sobre el deterioro funcional de la persona y sobre como este deterioro afecta a las capacidades particulares en cuestión. Para garantizar estos extremos se requerirá el dictamen favorable de un Neurólogo, de un Psiquiatra, de un Psicólogo o de más de uno de estos facultativos, dependiendo del tipo de trastorno.

Exploración	Criterios de aptitud para obtener o prorrogar permisos náuticos	Adaptaciones, restricciones y otras limitaciones en personas y/o embarcaciones
10.1 Delirium, demencia, trastornos amnésicos y otros trastornos cognoscitivos.	No deben existir supuestos de delirium o demencia. Tampoco se admiten casos de trastornos amnésicos u otros trastornos cognoscitivos que supongan un riesgo para la navegación.	Cuando, excepcionalmente, y con dictamen favorable de un neurólogo o psiquiatra, no impidan la obtención o prórroga, el período de vigencia del permiso o licencia será como máximo de un año. Navegación acompañada.
10.2 Trastornos mentales debidos a enfermedad médica no clasificados en otros apartados.	No deben existir trastornos catatónicos, cambios de personalidad particularmente agresivos, u otros trastornos que supongan un riesgo para la seguridad marítima.	Cuando, excepcionalmente, y con dictamen favorable de un neurólogo o psiquiatra, no impidan la obtención o prórroga, el período de vigencia del permiso o licencia será como máximo de un año. Navegación acompañada.
10.3 Esquizofrenia y otros trastornos psicóticos.	No debe existir esquizofrenia o trastorno delirante. Tampoco se admiten otros trastornos psicóticos que presenten incoherencia o pérdida de la capacidad asociativa, ideas delirantes, alucinaciones o conducta violenta, o que por alguna otra razón impliquen riesgo para la seguridad marítima.	Cuando, excepcionalmente, y con dictamen favorable de un psiquiatra o psicólogo, no impidan la obtención o prórroga, el período de vigencia del permiso o licencia será como máximo de un año. Navegación acompañada.
10.4 Trastornos del estado de ánimo.	No deben existir trastornos graves del estado de ánimo que conlleven alta probabilidad de conductas de riesgo para la propia vida o la de los demás.	Cuando, excepcionalmente, exista dictamen de un psiquiatra o psicólogo favorable a la obtención o prórroga, se podrá reducir el período de vigencia del permiso o licencia según criterio facultativo. Navegación acompañada.
10.5 Trastornos disociativos.	No deben admitirse aquellos casos que supongan riesgo para la seguridad marítima.	Cuando, excepcionalmente, exista dictamen de un psiquiatra o psicólogo favorable a la obtención o prórroga, se podrá reducir el período de vigencia del permiso o licencia según criterio facultativo. Navegación acompañada.
10.6 Trastornos del sueño de origen no respiratorio.	No se admiten casos de narcolepsia o trastornos de hipersomnias diurnas de origen no respiratorio, ya sean primarias, relacionadas con otro trastorno mental, enfermedad médica o inducida por sustancias. Tampoco se admiten otros trastornos del ritmo circadiano que supongan riesgo para la actividad de conducir. En los casos de insomnio se prestará especial atención a los riesgos asociados al posible consumo de fármacos.	Cuando, excepcionalmente, exista dictamen facultativo favorable a la obtención o prórroga, se podrá reducir el período de vigencia del permiso o licencia según criterio facultativo. Narcolepsia: Navegación acompañada.

Exploración	Criterios de aptitud para obtener o prorrogar permisos náuticos	Adaptaciones, restricciones y otras limitaciones en personas y/o embarcaciones
10.7 Trastornos del control de los impulsos.	No deben existir trastornos graves de la personalidad, en particular aquellos que se manifiesten en conductas antisociales con riesgo para la seguridad de las personas.	Cuando, excepcionalmente, exista dictamen de un psiquiatra o psicólogo favorable a la obtención o prórroga, se podrá reducir el período de vigencia del permiso o licencia según criterio facultativo. Navegación acompañada.
10.8 Trastornos de la personalidad.	No deben existir trastornos graves de la personalidad, en particular aquellos que se manifiesten en conductas antisociales con riesgo para la seguridad de las personas.	Cuando, excepcionalmente, exista dictamen de un psiquiatra o psicólogo favorable a la obtención o prórroga, se podrá reducir el período de vigencia del permiso o licencia según criterio facultativo. Navegación acompañada.
10.9 Trastornos del desarrollo intelectual.	No debe existir retraso mental con un cociente intelectual inferior a 70. En los casos de retraso mental con cociente intelectual entre 50 y 70, se podrá obtener o prorrogar si el interesado acompaña un dictamen favorable de un psiquiatra o psicólogo.	No se admiten. Cuando el dictamen del psiquiatra o psicólogo sea favorable a la obtención o prórroga, se podrán establecer condiciones restrictivas según criterio facultativo Navegación acompañada.
10.10 Trastornos por déficit de atención y comportamiento perturbador.	No deben existir trastornos por déficit de atención cuya gravedad implique riesgo para la navegación. Tampoco se admiten casos moderados o graves de trastorno disocial u otros comportamientos perturbadores acompañados de conductas agresivas o violaciones graves de normas cuya incidencia en la seguridad marítima sea significativa.	Cuando, excepcionalmente, exista dictamen de un psiquiatra o psicólogo favorable a la obtención o prórroga, se podrá reducir el período de vigencia del permiso o licencia según criterio facultativo. Navegación acompañada.
10.11 Otros trastornos mentales no incluidos en apartados anteriores.	No deben existir trastornos disociativos, adaptativos u otros problemas objeto de atención clínica que sean funcionalmente incapacitantes para la navegación.	Cuando exista dictamen de un psiquiatra o psicólogo favorable a la obtención o prórroga, se podrá reducir el período de vigencia del permiso o licencia según criterio facultativo. Navegación acompañada.

11. Trastornos relacionados con sustancias.

– Serán objeto de atención especial los trastornos de dependencia, abuso o trastornos inducidos por cualquier tipo de sustancia.

– En los casos en que se presenten antecedentes de dependencia o abuso, se podrá obtener o renovar el documento acreditativo del título obtenido para el gobierno de embarcaciones de recreo siempre que la situación de dependencia o abuso se haya extinguido tras un período demostrado de abstinencia y no existan secuelas irreversibles que supongan riesgo para la seguridad de la navegación.

– Para garantizar estos extremos se requerirá un dictamen favorable de un Psiquiatra, de un Psicólogo, o de ambos, dependiendo del tipo de trastorno.

Exploración	Criterios de aptitud para obtener o prorrogar permisos náuticos	Adaptaciones, restricciones y otras limitaciones en personas y/o embarcaciones
11.1 Abusos de alcohol.	No se admite la existencia de abuso de alcohol ni cualquier patrón de uso en el que el sujeto no pueda disociar navegación y consumo de alcohol. Tampoco se admiten casos de antecedentes de abuso en los que la rehabilitación no esté debidamente acreditada.	En los casos de existir antecedentes de abuso con informe favorable a la obtención o prórroga, se podrá reducir el período de vigencia del permiso o licencia según criterio facultativo.
11.2 Dependencia del alcohol.	No se admite la existencia de dependencia de alcohol. Tampoco se admiten casos de antecedentes de dependencia en los que la rehabilitación no esté debidamente acreditada	En los casos de existir antecedentes de dependencia con informe favorable a la obtención o prórroga, se podrá reducir el período de vigencia del permiso o licencia según criterio facultativo.
11.3 Trastornos inducidos por alcohol.	No se admite la existencia de trastornos inducidos por alcohol, tales como abstinencia, delirium, demencia, trastornos psicóticos u otros que supongan riesgo para la seguridad marítima. Tampoco se admiten casos de antecedentes de trastornos inducidos por alcohol en los que la rehabilitación no esté debidamente acreditada.	En los casos de existir antecedentes de trastornos inducidos por alcohol con informe favorable a la obtención o prórroga, se podrá reducir el período de vigencia del permiso o licencia según criterio facultativo.
11.4 Consumo habitual de drogas y medicamentos.	No se admite el consumo habitual de sustancias que comprometan la aptitud para conducir sin peligro, ni el consumo habitual de medicamentos que, individualmente o en conjunto, produzcan efectos adversos graves en la capacidad para conducir.	En los casos de existir antecedentes de abuso de drogas o medicamentos, con informe favorable a la obtención o prórroga, se podrá reducir el período de vigencia del permiso o licencia según criterio facultativo.
11.5 Abuso de drogas o medicamentos.	No se admite el abuso de drogas o medicamentos. Si existe antecedente de abuso, la rehabilitación ha de acreditarse debidamente.	En los casos de existir antecedentes de abuso de drogas o medicamentos, con informe favorable a la obtención o prórroga, se podrá reducir el período de vigencia del permiso o licencia según criterio facultativo.
11.6 Dependencia de drogas y medicamentos.	No se admite la dependencia de drogas o medicamentos. Si existe antecedente de dependencia, la rehabilitación ha de acreditarse debidamente.	En los casos de existir antecedentes de dependencia de drogas o medicamentos, con informe favorable a la obtención o prórroga, se podrá reducir el período de vigencia del permiso o licencia según criterio facultativo.
11.7 Trastornos inducidos por drogas o medicamentos.	No se admite delirium, demencia, alteraciones perceptivas, trastornos psicóticos u otros inducidos por drogas o medicamentos que supongan riesgos para la seguridad marítima. Tampoco se admiten casos de antecedentes de trastornos inducidos por drogas o medicamentos en los que la rehabilitación no esté debidamente acreditada.	En los casos de existir antecedentes de trastornos mentales inducidos por drogas o medicamentos, con informe favorable a la obtención o prórroga, se podrá reducir el período de vigencia del permiso o licencia según criterio facultativo.

12. Aptitudes psicotécnicas.

– La exploración de las aptitudes perceptivo-motoras se realizará a través de los predictores establecidos.

– Cuando, según criterio facultativo, mediante la entrevista inicial y/o a partir de los predictores utilizados, se detecten indicios de deterioro aptitudinal que puedan incapacitar para navegar con seguridad, se requerirá la realización de exploración complementaria

sistematizada para valorar el estado de las funciones mentales que puedan estar influyendo en aquél. Incluso podrá requerirse la realización de una prueba práctica de navegación.

– Con carácter general, el psicólogo tendrá en cuenta las posibilidades de compensación de las posibles deficiencias considerando la capacidad adaptativa del individuo.

Exploración	Criterios de aptitud para obtener o prorrogar permisos náuticos	Adaptaciones, restricciones y otras limitaciones en personas y/o embarcaciones
12.1 Estimación del movimiento.	No se admite ninguna alteración que limite la capacidad para adecuarse con seguridad a situaciones de navegación que requieran estimaciones de relaciones espacio-temporales.	No se admiten.
12.2 Coordinación visomotora.	Alteraciones que supongan la incapacidad para adaptarse adecuadamente al mantenimiento de trayectorias establecidas.	No se admiten.
12.3 Tiempo de reacciones múltiples.	No se admiten alteraciones graves en la capacidad de discriminación o en los tiempos de respuesta.	No se admiten.
12.4 Inteligencia práctica.	No se admiten casos en los que la capacidad de organización espacial resulte inadecuada para la navegación.	No se admiten.

13. Otras causas no especificadas.

Cuando se dictamine la incapacidad para gobernar embarcaciones de recreo por alguna causa no incluida en los apartados anteriores, se requerirá una justificación particularmente detallada y justificada con expresión del riesgo evaluado y del deterioro funcional que a juicio del facultativo impide el gobierno de la embarcación.

Exploración	Criterios de aptitud para obtener o prorrogar permisos náuticos	Adaptaciones, restricciones y otras limitaciones en personas y/o embarcaciones
13.1 Otras causas no especificadas.	No se debe obtener ni prorrogar permiso o licencia de navegación a ninguna persona que padezca alguna enfermedad o deficiencia no mencionada en los apartados anteriores que pueda suponer una incapacidad funcional que comprometa la seguridad marítima al conducir, excepto si el interesado acompaña un dictamen facultativo favorable. Igual criterio se establece para trasplantes de órganos no incluidos en el presente anexo.	Cuando no impidan la obtención o prórroga y los reconocimientos periódicos a realizar fueran por período inferior al de vigencia normal del permiso o licencia, el período de vigencia se fijará según criterio facultativo.

Apartado 2

Membrete del centro

Número de inscripción en el Registro - _ _ _ _ _ _ _



Foto

D. _

Director del centro de reconocimientos

_ _ _ _ _ _ — _ _ _ _ _ _ — _ _ _ _ _ _ _ _

Informa:

Que D. _ _ _ _ _ _ _ _ _ _ _ _ _ _ _ _ _ _ _

ENFERMEDADES O DEFICIENCIAS

OBSERVACIONES

Firma del Director en caso de existir observaciones»

Apartado 3

El centro de Reconocimientos médico-psicotécnicos (1)"_____", le informa de que todos los datos personales recogidos están sometidos a las garantías establecidas en la Ley Orgánica de Protección de Datos Personales (Ley 15/1999) y Normativas de Desarrollo. El centro de reconocimientos médico-psicotécnicos (1) "_____", garantiza la adopción de las medidas necesarias para asegurar el tratamiento confidencial, integridad y salvaguarda de dichos datos y le informa de la posibilidad de ejercitar, conforme a dicha normativa, los derechos de acceso, rectificación y cancelación, dirigiendo un escrito a: (2)

_____.

Solicitud de petición de informe de aptitud psicofísica

El abajo firmante, solicitante del oportuno informe de aptitud psicofísica, manifiesta haber sido informado en los términos anteriormente expuestos, y presta su consentimiento para la realización de las exploraciones de las aptitudes a que se refiere el correspondiente anexo vigente, para el permiso o licencia que solicita, y para que su resultado sea reflejado en los correspondientes documentos, tratado automáticamente y cedido a los órganos competentes en cada caso.

☐ Solicita que el centro presente la documentación para la prórroga de vigencia del permiso de conducir, abonado la correspondiente tasa.

D/Dña_____
Con D.N.I. nº _____, declara no haber desfigurado la verdad ni ocultado la existencia de enfermedad o defecto alguno en el reconocimiento psicofísico al que ha sido sometido/a.

Y para que así conste a los efectos oportunos, firmo la presente declaración

En _____, a ___de _____ de 20__.

Firma.

(1) Nombre del Centro.
(2) Dirección del centro.

ANEXO IX

Títulos expedidos por otros Estados

	TÍTULOS	ATRIBUCIONES	OBSERVACIONES
ANDORRA.	Capitán de Yate.	Embarcaciones de hasta 24 metros de eslora (motor y vela), sin limitaciones.	
	Patrón de Embarcaciones de Recreo.	Embarcaciones de hasta 15 metros de eslora (motor y vela), sin alejarse más de 12 millas de la costa.	Según habilitación (puede ampliar el límite de navegación hasta 60 millas de la costa).
	Patrón de Navegación Básica.	Embarcaciones a motor de hasta 7 metros de eslora (motor y vela), sin alejarse más de 3 millas de la costa en navegación diurna.	
	Patrón de Costa.	Embarcaciones de hasta 15 metros de eslora (motor y vela), sin alejarse más de 12 millas de la costa.	Título antiguo equivalente al nuevo título andorrano de patrón de embarcaciones de recreo.
	Patrón de Altura.	Embarcaciones de hasta 24 metros de eslora (motor y vela), sin limitaciones.	Título antiguo equivalente al nuevo título andorrano de capitán de yate.

	TÍTULOS	ATRIBUCIONES	OBSERVACIONES
ARGENTINA	Patrón de Yate Vela y Motor.	Sin alejarse más de doce millas de la costa (incluye Río de la Plata sin limitaciones).	
	Timonel de Yate Vela y Motor.	Navegación en aguas interiores, embarcaciones de hasta 20 m. de eslora.	
	Piloto de Yate Vela y Motor.	Sin restricciones.	

	TÍTULOS	ATRIBUCIONES	OBSERVACIONES
CHILE	Patrón Deportivo de Bahía.	Navegación en aguas interiores.	
	Capitán Deportivo Costero.	Navegación a la vista de la costa.	
	Capitán Deportivo de Alta.	Sin limitaciones.	

	TÍTULOS	ATRIBUCIONES	OBSERVACIONES
URUGUAY	Zona A: Navegación oceánica.	Sin restricciones.	
	Zona B.	Habilitada para navegar en el Río de La Plata y una franja costera oceánica de 15 millas de ancho hasta la desembocadura del Arroyo Chuy. (Sin alejarse más de 15 millas de tierra.)	
	Zona C.	Habilitada para navegar dentro de un radio de 15 millas del Puerto de Despacho en el Río de la Plata inferior y Océano Atlántico. En el Río de la Plata superior y el Río Uruguay dicho radio será de 20'. (Sin alejarse más de 15 millas de puerto base.)	
	Zona D.	Habilitada para navegar dentro de un radio de 5 millas del Puerto de Despacho, en el Río de la Plata y Océano Atlántico. En el Río Uruguay, Ríos y Lagunas interiores dicho radio será de 10'. (Sin alejarse más de 5 millas de puerto base.)	

	TÍTULOS	ATRIBUCIONES	OBSERVACIONES
VENEZUELA	Licencia de Patrón Deportivo de Segunda.	Embarcaciones menores de 40 toneladas de registro bruto, sin alejarse más de 12 millas de la costa.	

	TÍTULOS	ATRIBUCIONES	OBSERVACIONES
CANADÁ	Pleasure Craft Operator Card.	Embarcaciones de recreo sin limitaciones.	

Suiza

Títulos	Atribuciones	Observaciones
PERMIS B Emitidos por: (*)	Embarcaciones a: – motor – vela con o sin motor aux. – motor y vela con o sin motor aux. (ver tarjeta) de arqueo bruto hasta 300.	(*) – CRUISING CLUB DE SUIZA (CCS) – ESCUELA DE VELA DE RORSCHACH (SEGELSCHULE) – INSTITUTO PARA LA NAVEGACIÓN EN ALTA MAR -NAVEGACIÓN DEPORTIVA- – OFICINA DEL DR. KONRAD BUTZ (SPORTNAVIGATION) – ESCUELA AERONÁUTICA Y NAVAL A.AVI.
Permisos de la Jefaturas cantonales de navegación	Navegación en aguas interiores.	

Reino Unido - RYA (Royal Yachting Association)

Títulos	Atribuciones	Observaciones
YACHTMASTER OCEAN	Embarcaciones de hasta 24 m de eslora, sin limitaciones.	Según habilitación (motor o vela).
YATCHMASTER OFFSHORE	Embarcaciones de hasta 24 m de eslora, sin alejarse más de 150 millas de la costa.	Según habilitación (motor o vela).
COASTAL SKIPPER/ YACTHMASTER COASTAL	Embarcaciones de hasta 24 m de eslora, sin alejarse más de 20 millas de la costa.	Según habilitación (motor o vela).
DAY SKIPPER	Embarcaciones de hasta 24 m de eslora, sin alejarse más de 12 millas de la costa.	Según habilitación (motor o vela).
POWERBOAT LEVEL 2	Embarcaciones a motor de hasta 10 m de eslora, sin alejarse más de 5 millas de la costa.	A motor.

Títulos	Atribuciones	Observaciones
INTERNATIONAL CERTIFICATE FOR OPERATORS OF PLEASURE CRAFT	Según especifique el certificado: – Embarcaciones de hasta 24 m de eslora (motor o vela). – Embarcaciones a motor de hasta 10 m de eslora.	– Las de hasta 24 m de eslora, sin alejarse más de 12 millas de la costa. – Las de hasta 10 m de eslora, sin alejarse más de 5 millas de la costa.

§ 83

Real Decreto 269/2022, de 12 de abril, por el que se regulan los títulos profesionales y de competencia de la Marina Mercante. [Inclusión parcial]

Ministerio de Transportes, Movilidad y Agenda Urbana
«BOE» núm. 88, de 13 de abril de 2022
Última modificación: sin modificaciones
Referencia: BOE-A-2022-6047

[. . .]

CAPÍTULO VII

Títulos y certificados nacionales

[. . .]

Sección 2.ª Certificados nacionales

Artículo 93. *Patrón Profesional de Embarcaciones de Recreo.*

1. Los poseedores del certificado de Patrón Profesional de Embarcaciones de Recreo podrán ejercer el gobierno de embarcaciones de recreo con las limitaciones indicadas a continuación, sin perjuicio de otros requisitos formativos o de despacho que de la normativa marítima de aplicación resulten necesarios para realizar las atribuciones que otorga este certificado acorde a las zonas y condiciones que se determinan a continuación.

2. Las atribuciones que confiere a su titular el certificado de Patrón Profesional de Embarcaciones de Recreo, son las siguientes:

a) Atribuciones relativas a la navegación. Para el gobierno de embarcaciones de recreo de bandera española matriculadas en las listas sexta o séptima, siempre que no lleven más de 12 pasajeros más la tripulación con el límite de personas a bordo según la clasificación de la embarcación, y de eslora igual o inferior a 24 m, en las siguientes categorías de navegación:

1.ª Primera categoría: Navegaciones a lo largo de la costa dentro de la zona comprendida entre ésta y la línea de 60 millas paralela a la misma.

2.ª Segunda categoría: Navegaciones de cabotaje y a lo largo de la costa dentro de la zona comprendida entre ésta y la línea de 150 millas paralela a la misma.

b) Atribuciones relativas a la formación. Instructor en las prácticas básicas de seguridad y de navegación para la obtención de los títulos de Patrón para la Navegación Básica y Patrón de Embarcaciones de Recreo.

3. El certificado de Patrón Profesional de Embarcaciones de Recreo será expedido por la Dirección General de la Marina Mercante, directamente o través de sus servicios periféricos, a quienes cumplan los requisitos estipulados mediante orden ministerial de desarrollo de este real decreto y, además, para la primera categoría de navegación los siguientes:

a) Haber cumplido 20 años de edad.

b) Estar en posesión del título de Capitán de Yate expedido por la Dirección General de la Marina Mercante o por las Comunidades Autónomas correspondientes.

c) Aportar un registro de navegación con indicación del nombre del buque o buques y su matrícula, donde se registrará haber navegado, al menos, 50 días y 2.500 millas náuticas, incluyendo por lo menos cinco travesías de más de 60 millas náuticas, medidas a lo largo de la ruta navegable más corta, de un puerto de salida a uno de destino, ejerciendo como patrón durante la travesía, esta travesía deberá ser de altura y de una duración mínima de 48 horas. Las navegaciones serán validadas por los órganos periféricos de la Dirección General de la Marina Mercante en la forma que se estipule mediante orden ministerial de desarrollo de este real decreto.

d) Poseer la tarjeta profesional de Operador General o Restringido del SMSSM.

e) Poseer el certificado de suficiencia de formación básica en seguridad.

f) Poseer el certificado de suficiencia de formación sanitaria específica inicial.

g) Tener en vigor el certificado médico de aptitud física al que se refiere al artículo 9.2.c).

h) Superar la prueba de conocimiento que determine el Director General de la Marina Mercante.

Además de lo anterior, salvo el párrafo h), para adquirir las atribuciones que confiere la segunda categoría, deberá acreditar un periodo de embarco de al menos 24 meses ejerciendo como Patrón Profesional de Embarcaciones de Recreo.

4. A instancia del interesado, se otorgará directamente el certificado con atribuciones de primera categoría a:

a) Los poseedores de un título profesional del departamento de puente y cubierta de los artículos 12 a 16, de Patrón Mayor de Cabotaje y de Patrón de Cabotaje, a condición de que cumplan el apartado 3.g).

b) Los miembros de la Escala de Oficiales del Cuerpo General de la Armada, a condición de que cumplan el apartado 3, párrafos f) y g).

5. A instancia del interesado, se otorgará directamente el certificado con atribuciones de segunda categoría a:

a) Los poseedores de un título profesional del departamento de puente y cubierta de los artículos 12 y 13, de los artículos 14 y 15 que tengan atribuciones de capitán o de Patrón Mayor de Cabotaje, a condición de que cumplan el apartado 3.g).

b) Los miembros de la Escala de Oficiales del Cuerpo General de la Armada que hayan perfeccionado un periodo de 12 meses a bordo de buques de la Armada, a condición de que cumplan el apartado 3, párrafos f) y g).

6. El certificado tendrá una validez de 5 años debiendo revalidarse transcurrido este periodo.

7. Los procedimientos y los requisitos necesarios para la expedición y revalidación del certificado de Patrón Profesional de Embarcaciones de Recreo, según sus zonas de navegación y el modelo oficial de certificado, se establecerán mediante orden ministerial de desarrollo de este real decreto. En todo caso, se requerirá tener en vigor el certificado médico de aptitud física indicado en el apartado 3.

8. La prueba de conocimiento prevista en el apartado 3.h) se desarrollará mediante resolución del Director General de la Marina Mercante por la que se convocarán las pruebas de conocimiento. La resolución, que se publicará anualmente, establecerá la estructura y el contenido del examen, el procedimiento de solicitud para participar en dicha prueba, así como el temario, su tribunal y cualquier otro requisito.

[. . .]

§ 84

Ley 53/2002, de 30 de diciembre, de Medidas Fiscales, Administrativas y del Orden Social. [Inclusión parcial]

Jefatura del Estado
«BOE» núm. 313, de 31 de diciembre de 2002
Última modificación: 29 de julio de 2025
Referencia: BOE-A-2002-25412

TÍTULO I

Normas tributarias

[. . .]

CAPÍTULO III

Tasas

[. . .]

Artículo 22. *Tasa por derechos de examen para las titulaciones para el gobierno de las embarcaciones de recreo.*

Uno. La tasa por derechos de examen se regirá por la presente Ley y por las demás fuentes normativas que para las tasas se establecen en el artículo 9 de la Ley 8/1989, de 13 de abril, de Tasas y Precios Públicos.

Dos. Constituye el hecho imponible de la tasa la realización de exámenes teóricos para acceder a las titulaciones para el gobierno de embarcaciones de recreo y de motos náuticas.

Tres. El devengo de la tasa se producirá en el momento de la inscripción en las pruebas de examen.

La solicitud no se tramitará hasta tanto no se haya efectuado el pago.

Cuatro. Serán sujetos pasivos de la tasa las personas físicas que soliciten la inscripción como aspirantes a las pruebas de examen.

Cinco. Las cuantías de la tasa serán las siguientes:

Tarifa única para la realización del examen teórico de acceso a las titulaciones de recreo y de motos náuticas;

1) Capitán de Yate: 70 euros.
2) Patrón de Yate: 60 euros.
3) Patrón de Embarcaciones de Recreo: 45 euros.
4) Patrón de Navegación Básica: 35 euros.
5) Patrón de Moto Náutica «A»: 35 euros.
6) Patrón de Moto Náutica «B»: 30 euros.

Seis. El pago de la tasa se realizará mediante ingreso efectivo en entidad de depósito autorizada por el Ministerio de Hacienda, siéndole aplicable lo dispuesto en el Reglamento General de Recaudación, aprobado por Real Decreto 1684/1990, de 20 de diciembre. La gestión de la tasa se efectuará por la Dirección General de la Marina Mercante, dependiente del Ministerio de Fomento.

[...]

§ 85

Resolución de 12 de julio de 2017, de la Dirección General de la Marina Mercante, por la que se establece las atribuciones y el procedimiento de obtención del certificado de especialidad de patrón profesional de embarcaciones de recreo

Ministerio de Fomento
«BOE» núm. 213, de 5 de septiembre de 2017
Última modificación: sin modificaciones
Referencia: BOE-A-2017-10215

La disposición adicional quinta del Real Decreto 973/2009, de 12 de junio, por el que se regulan las titulaciones profesionales de la Marina Mercante por el que se crea el certificado de especialidad de patrón profesional de embarcaciones de recreo, dispone que la Dirección General de la Marina Mercante determinará las condiciones y zonas de navegación para los poseedores del certificado de especialidad de patrón profesional de embarcaciones de recreo y regula los requisitos que deben cumplir para su obtención.

Para dar cumplimiento a lo anterior, se creó Resolución de 14 de julio de 2010, de la Dirección General de la Marina Mercante, por la que se establece el procedimiento para la obtención del certificado de especialidad de patrón profesional de embarcaciones de recreo y las condiciones y zonas de navegación. Esta resolución fue derogada y actualmente está resuelta mediante la Resolución de 7 de febrero de 2017, de la Dirección General de la Marina Mercante.

La presente resolución establece los diferentes procedimientos de expedición y de revalidación del certificado de especialidad de patrón profesional de embarcaciones de recreo, como en las anteriores versiones derogadas. No obstante, como novedad, determina dos nuevas zonas de navegación sujetas al cumplimiento de unas condiciones, de conformidad con el artículo 8 del Texto Refundido de la Ley de Puertos del Estado y de la Marina Mercante. La nueva zona permite las navegaciones de cabotaje y a lo largo de la costa dentro de la zona comprendida entre ésta y la línea de 150 millas paralela a la misma. Este certificado puede no ser reconocido por otros estados ribereños al navegar por sus aguas jurisdiccionales.

Para que la administración pueda llevar acabo estos cambios, será necesario un plazo suficiente para ejecutarlos a nivel procedimental y de desarrollo de sistemas informáticos, por ello se establece el plazo de aplicabilidad contemplado en el párrafo décimo de esta resolución.

Conforme a la disposición final tercera del Real Decreto 973/2009, de 12 de junio, se faculta al Director General de la Marina Mercante a dictar las resoluciones que puedan resultar necesarias para la ejecución y cumplimiento del mismo.

En su virtud, resuelvo:

Primero. *Objeto.*

1. El objeto de esta resolución es determinar las atribuciones de los capitanes de yate y aquellos marinos con una titulación profesional de la Marina Mercante española u oficiales del Cuerpo General de la Armada poseedores de un certificado de especialidad de patrón profesional de embarcaciones de recreo, estableciéndose las zonas y sus condiciones de navegación.

2. Asimismo, se establece el procedimiento y los requisitos necesarios para la expedición y revalidación del certificado de especialidad de patrón profesional de embarcaciones de recreo según sus zonas de navegación.

Segundo. *Zonas y condiciones de navegación.*

1. Conforme a la disposición adicional quinta apartado 4.a del Real Decreto 973/2009, de 12 de junio, los poseedores de este certificado de especialidad podrán ejercer el gobierno de embarcaciones de recreo con las limitaciones indicadas en dicha disposición, sin perjuicio de otros requisitos formativos o de despacho que de la normativa marítima de aplicación resulten necesarios para realizar las atribuciones que otorga el certificado de especialidad en las zonas y condiciones que se determinan a continuación.

I. Atribuciones relativas a la navegación:

Para el gobierno de embarcaciones de recreo de bandera española matriculadas en las listas sexta o séptima, siempre que no lleven más de 12 personas a bordo incluida la tripulación, de eslora igual o inferior a 24 metros, en las siguientes categorías:

1. Navegaciones a lo largo de la costa dentro de la zona comprendida entre ésta y la línea de 60 millas paralela a la misma.

2. Navegaciones de cabotaje y a lo largo de la costa dentro de la zona comprendida entre ésta y la línea de 150 millas paralela a la misma.

II. Atribuciones relativas a la formación:

Instructor en las prácticas básicas de seguridad y de navegación para la obtención de las titulaciones de patrón para la navegación básica y patrón de embarcaciones de recreo.

2. Condiciones según la categoría de atribuciones relativas a la navegación descrita en el párrafo 1 ó 2 anteriores:

1. En la categoría del párrafo 1 podrán navegar aquellos poseedores del certificado de especialidad de PPER, además de los certificados necesarios en vigor.

2. En la categoría del párrafo 2 podrán navegar aquellos poseedores del certificado de especialidad de PPER con los certificados necesarios en vigor. Estarán en posesión de la tarjeta profesional de operador general del Sistema Mundial de Socorro y Seguridad Marítima, en vigor. Además de lo anterior, deberá acreditar un período de embarque no inferior a 24 meses en el ejerciendo como patrón.

Tercero. *Procedimiento de expedición del certificado de especialidad de patrón profesional de embarcaciones de recreo (PPER), para la categoría 1.*

El Certificado de especialidad de patrón profesional de embarcaciones de recreo (PPER) para la categoría 1 será expedido por la Dirección General de la Marina Mercante, directamente o a través de sus servicios periféricos, de acuerdo con el modelo del anexo I, a aquellos que cumpliendo con uno de los siguientes requisitos presenten la siguiente documentación, conforme a la disposición adicional quinta del Real Decreto 973/2009, de 12 de junio:

1. Titulados profesionales de la Marina Mercante (Capitán de la marina mercante, Piloto de primera de la marina mercante, Piloto de segunda de la marina mercante, Patrón de altura, Patrón de litoral, Patrón mayor de cabotaje y Patrón de cabotaje):

a) Solicitud, según modelo del anexo III, dirigido al Director General de la Marina Mercante, que podrá presentarse directamente en la Dirección General de la Marina Mercante o sus órganos periféricos, en los lugares indicados en el artículo 4.4 de la Ley

39/2015, de 1 de octubre, del Procedimiento Administrativo Común de las Administraciones Públicas.

b) Justificante del pago de la tasa de expedición de certificados de especialidad, modelo de impreso 790, código 028.

c) Copia del documento en el que conste que se ha superado el reconocimiento médico de embarque marítimo realizado por el ISM.

Por medio de la ventanilla única de trámites, de la sede electrónica del Ministerio de Fomento podrá iniciar este mismo trámite. Para ello siga la siguiente dirección web y sus instrucciones: https://sede.fomento.gob.es

2. Escala de Oficiales del Cuerpo General de la Armada:

a) Solicitud, según modelo del anexo III, dirigido al Director General de la Marina Mercante, que podrá presentarse directamente en la Dirección General de la Marina Mercante o sus órganos periféricos, en los lugares indicados en el artículo 4.4 de la Ley 39/2015, de 1 de octubre, del Procedimiento Administrativo Común de las Administraciones Públicas.

b) Justificante del pago de la tasa de expedición de certificados de especialidad, modelo de impreso 790, código 028.

c) Fotocopia compulsada por ambas caras de la Tarjeta de Identidad Militar perteneciente a la escala de Oficial del Cuerpo General de la Armada.

d) Fotocopia del «Boletín Oficial de Defensa» («BOD») donde conste la resolución de nombramiento del oficial perteneciente a la Escala de Oficiales del Cuerpo General de la Armada.

e) Copia del documento en el que conste que se ha superado el reconocimiento médico de embarque marítimo realizado por el ISM.

f) Estar en posesión del certificado de especialidad de formación básica en seguridad, en vigor.

g) Estar en posesión de la Libreta Marítima.

Para el documento citado en el párrafo f), no será necesario que se aporte fotocopia, ya que su verificación se realizará consultándose la base de datos de titulaciones profesionales de la Marina Mercante.

Por medio de la ventanilla única de trámites, de la sede electrónica del Ministerio de Fomento podrá iniciar este mismo trámite. Para ello siga la siguiente dirección web y sus instrucciones: https://sede.fomento.gob.es

3. Capitanes de Yate:

Los poseedores del título de capitán de yate nacionales de algún país de la Unión Europea o del Espacio Económico Europeo y que hayan superado la prueba de conocimiento para obtener el certificado de especialidad de patrón profesional de embarcaciones de recreo, podrán solicitar dicho certificado de especialidad aportando la siguiente documentación:

a) Solicitud, según modelo del anexo III, dirigido al Director General de la Marina Mercante, que podrá presentarse directamente en la Dirección General de la Marina Mercante o sus órganos periféricos, en los lugares indicados en el artículo 4.4 de la Ley 39/2015, de 1 de octubre, del Procedimiento Administrativo Común de las Administraciones Públicas.

b) Justificante del pago de la tasa de expedición de certificados de especialidad, modelo de impreso 790, código 028.

c) Copia del documento en el que conste que se ha superado el reconocimiento médico de embarque marítimo realizado por el ISM.

d) Título de capitán de yate y para aquellos ciudadanos que no posean tal habilitación expedida por la Dirección General de la Marina Mercante, aportarán una fotocopia.

e) Declaración responsable sobre la navegación prevista en el apartado 1.b) de la disposición adicional quinta del Real Decreto 973/2009, de 12 de junio.

f) Declaración responsable de tener en vigor el certificado de formación sanitaria específica (inicial o avanzada según su caso).

Además estará en posesión de los siguientes títulos y certificados en vigor:

g) Tarjeta profesional de operador general o restringido del Sistema Mundial de Socorro y Seguridad Marítima; o bien certificado de operador general o restringido del Sistema Mundial de Socorro y Seguridad Marítima si aún no ha realizado el canje por el título de operador general o restringido.

h) Certificado de especialidad de formación básica en seguridad.

i) Certificado de especialidad de buques de pasaje; o al menos uno de los antiguos certificado básico de pasaje o certificado de buque que transporten cargamento rodado (ro-ro) de pasaje y buques de pasaje distintos de buques ro-ro, si aún no se han canjeado.

j) Certificado de especialidad avanzado en lucha contra incendios.

k) Certificado de especialidad de embarcaciones de supervivencia y botes de rescate (no rápidos).

Para los documentos citados en los párrafos: d), g), h), i), j) y k) no será necesario que se aporte fotocopias, ya que su verificación se realizará consultándose la base de datos de titulaciones profesionales de la Marina Mercante.

Por medio de la ventanilla única de trámites, de la sede electrónica del Ministerio de Fomento, podrá iniciar este mismo trámite. Para ello siga la siguiente dirección web y sus instrucciones: https://sede.fomento.gob.es

Cuarto. *Procedimiento de expedición del certificado de especialidad de patrón profesional de embarcaciones de recreo (PPER), para la categoría 2.*

El Certificado de especialidad de patrón profesional de embarcaciones de recreo (PPER) para la categoría 2 será expedido por la Dirección General de la Marina Mercante, directamente o a través de sus servicios periféricos, de acuerdo con el modelo del anexo II, a aquellos poseedores del certificado de PPER en vigor que presenten la siguiente documentación:

a) Solicitud, según modelo del anexo IV, dirigido al Director General de la Marina Mercante, que podrá presentarse directamente en la Dirección General de la Marina Mercante o sus órganos periféricos, en los lugares indicados en el artículo 4.4 de la Ley 39/2015, de 1 de octubre, del Procedimiento Administrativo Común de las Administraciones Públicas.

b) Justificante del pago de la tasa de expedición de certificados de especialidad, modelo de impreso 790, código 028.

c) Copia del documento en el que conste que se ha superado el reconocimiento médico de embarque marítimo realizado por el ISM.

d) Declaración responsable de tener en vigor el certificado de formación sanitaria específica (inicial o avanzada según su caso).

e) Acreditar un período de embarque no inferior a 24 meses en el ejerciendo como patrón mediante el correspondiente enrole y desenrole en la libreta de navegación marítima y la documentación oficial acreditativa del ejercicio profesional, tales como contrato de trabajo y certificaciones de la Seguridad Social de los trabajadores del mar.

Quinto. *Procedimiento de revalidación del certificado de especialidad de patrón profesional de embarcaciones de recreo (PPER) según su categoría.*

Para la revalidación de cualquier modalidad de certificado de especialidad de patrón profesional de embarcaciones de recreo, y de conformidad con la disposición adicional quinta del Real Decreto 973/2009, de 12 de junio, el interesado deberá presentar la documentación según la vía de obtención:

1.1 Los ciudadanos titulados profesionales de la Marina Mercante, u Oficiales del Cuerpo General de la Armada o en posesión de la habilitación de capitán de yate, que obtuvieron el certificado PPER según el punto tercero de esta Resolución aportarán la siguiente documentación:

a) Solicitud, según modelo del anexo III, dirigido al Director General de la Marina Mercante, que podrá presentarse directamente en la Dirección General de la Marina

Mercante o sus órganos periféricos, en los lugares indicados en el artículo 4.4 de la Ley 39/2015, de 1 de octubre, del Procedimiento Administrativo Común de las Administraciones Públicas.

b) Justificante del pago de la tasa de expedición de certificados de especialidad, modelo de impreso 790, código 028.

c) Copia del documento en el que conste que se ha superado el reconocimiento médico de embarque marítimo realizado por el ISM.

1.2 Además de lo indicado en el párrafo 1.1, para los ciudadanos que lo obtuvieron por la vía del capitán de yate, estarán en posesión de los títulos y certificados en vigor, que le fueron exigidos para su expedición:

d) Declaración responsable de tener en vigor el certificado de formación sanitaria específica (inicial o avanzada según su caso);

e) Tarjeta profesional de operador general o restringido del Sistema Mundial de Socorro y Seguridad Marítima; o certificado de operador general o restringido del Sistema Mundial de Socorro y Seguridad Marítima si aún no ha realizado el canje por el título de operador general o restringido.

f) Certificado de especialidad de formación básica en seguridad.

g) Certificado de especialidad de buques de pasaje; o al menos uno de los antiguos certificado básico de pasaje o certificado de buque que transporten cargamento rodado (ro-ro) de pasaje y buques de pasaje distintos de buques ro-ro, si aún no se han canjeado.

h) Certificado de especialidad avanzado en lucha contra incendios.

i) Certificado de especialidad de embarcaciones de supervivencia y botes de rescate (no rápidos).

Para los documentos citados en los párrafos: e), f), g), h) e i) no será necesario que se aporte fotocopias, ya que su verificación se realizará consultándose la base de datos de titulaciones profesionales de la Marina Mercante.

1.3 En el caso de los ciudadanos que obtuvieron el certificado PPER por ser Oficiales del Cuerpo General de la Armada, además de lo indicado en el párrafo 1.1, deberán tener en vigor el certificado de especialidad de formación básica en seguridad.

Por medio de la ventanilla única de trámites, de la sede electrónica del Ministerio de Fomento, podrá iniciar este mismo trámite. Para ello siga la siguiente dirección web y sus instrucciones: https://sede.fomento.gob.es

2. En los expedientes de expedición o revalidación en los que se detecte la carencia total o parcial de la documentación determinada en esta resolución que debe acompañar a la solicitud, se requerirá al interesado para que, en un plazo de diez días naturales, subsane la falta o acompañe los documentos preceptivos, con indicación de que, si así no lo hiciera, se le tendrá por desistido de su petición, previa resolución que deberá ser dictada en los términos previstos en el artículo 21, en cumplimiento de lo dispuesto en el artículo 68.1 de la Ley 39/2015, de 1 de octubre, del Procedimiento Administrativo Común de las Administraciones Públicas.

Sexto. *Prueba de conocimiento a superar para obtener el certificado de especialidad de PPER.*

La prueba de conocimiento prevista en la disposición adicional quinta del Real Decreto 973/2009, de 12 de junio, consistirá en contestar por escrito un cuestionario de preguntas tipo test. Mediante Resolución del Director General de la Marina Mercante, que se publicará anualmente se convocarán las pruebas de conocimiento, estableciéndose la estructura y contenido del examen, el procedimiento de solicitud para participar en dicha prueba, así como el temario, su tribunal y cualquier otro requisito u otra causa que resulte conforme a la disposición final tercera del Real Decreto 973/2009, de 12 de junio.

Séptimo. *Plazo para solicitar la expedición del certificado.*

Una vez superada la prueba de conocimiento se dispondrá de un plazo máximo de 24 meses para solicitar la expedición del certificado, debiéndose cumplir los requisitos de la base primera, apartado tres.

Octavo. *Derogación normativa.*

Por la presente queda derogada la Resolución de 7 de febrero de 2017, de la Dirección General de la Marina Mercante, por la que se establece el procedimiento para la obtención del certificado de especialidad de patrón profesional de embarcaciones de recreo («BOE» número 51, miércoles 1 de marzo de 2017), salvo en lo referente al temario, convocatoria, tribunal y pautas para celebrar el examen que seguirán estando en vigor durante 2017.

Noveno. *Recursos.*

La presente resolución y cuantos actos administrativos deriven de ella podrán ser impugnados en los casos y forma previstos en la Ley 39/2015, de 1 de octubre, del Procedimiento Administrativo Común de las Administraciones Públicas.

Décimo. *Aplicabilidad.*

Esta resolución será aplicable a partir del 1 de enero de 2018.

ANEXO I

EL MINISTERIO DE FOMENTO – ESPAÑA

DIRECCION GENERAL DE LA MARINA MERCANTE

Otorga el

CERTIFICADO DE ESPECIALIDAD DE PATRON PROFESIONAL DE EMBARCACIONES DE RECREO A:

D/Dña. [.....] D.N.I./Pasaporte [.....], nacido el [.....], por haber cumplido los requisitos establecidos en la Disposición adicional quinta del Real Decreto 973/2009, de 12 de junio, por el que se regulan las titulaciones profesionales de la Marina Mercante y en la Resolución del Director General de la Marina Mercante de fecha

Atribuciones del Certificado:

1.- Gobierno de embarcaciones de recreo de bandera española matriculadas en las listas sexta o séptima, siempre que no lleven más de 12 personas a bordo incluída la tripulación, para navegar en embarcaciones de recreo de eslora igual o inferior a 24 metros, en navegaciones a lo largo de la costa dentro de la zona comprendida entre ésta y la línea de 60 millas paralela a la misma.

2.- Instructor en las prácticas básicas de seguridad y de navegación para la obtención de las titulaciones de patrón para la navegación básica y patrón de embarcaciones de recreo.

Dado en _____ el: [fecha de expedición] Número de registro:

Fecha de revalidación: [fecha de revalidación]

Caduca a los cinco años de su expedición

Firma Del Titular El Director General de la Marina Mercante El Jefe de la Unidad

ANEXO II

EL MINISTERIO DE FOMENTO – ESPAÑA

DIRECCION GENERAL DE LA MARINA MERCANTE

Otorga el

CERTIFICADO DE ESPECIALIDAD DE PATRON PROFESIONAL DE EMBARCACIONES DE RECREO A:

D/Dña. [.....] D.N.I./Pasaporte [.....], nacido el [.....], por haber cumplido los requisitos establecidos en la Disposición adicional quinta del Real Decreto 973/2009, de 12 de junio, por el que se regulan las titulaciones profesionales de la Marina Mercante y en la Resolución del Director General de la Marina Mercante de fecha

Atribuciones del Certificado:

1.- Gobierno de embarcaciones de recreo de bandera española matriculadas en las listas sexta o séptima, siempre que no lleven más de 12 personas a bordo incluída la tripulación, para navegar en embarcaciones de recreo de eslora igual o inferior a 24 metros, en navegaciones de cabotaje y a lo largo de la costa dentro de la zona comprendida entre ésta y la línea de 150 millas paralela a la misma.

2.- Instructor en las prácticas básicas de seguridad y de navegación para la obtención de las titulaciones de patrón para la navegación básica y patrón de embarcaciones de recreo.

Dado en _____ el: [fecha de expedición] Número de registro:

Fecha de revalidación: [fecha de revalidación]

Caduca a los cinco años de su expedición

Firma Del Titular El Director General de la Marina Mercante El Jefe de la Unidad

ANEXO III

Solicitud de expedición (para la categoría 1) o revalidación de certificado de especialidad de patrón profesional de embarcaciones de recreo

Apellidos: ……..
Nombre: …….…… DNI/NIE/PAS*[1] ……..... Fecha de nacimiento:…/……/……
Nacionalidad: ……..…….....……..
Domicilio: ……..

□*[1] Si, Autorizo a la comprobación de los datos de identificación personal en el sistema de Verificación de datos de Identidad (R.D. 522/2006, de 28 de abril BOE del 9 de mayo). Ley de Protección de Datos de carácter personal 15/1999. En caso contrario deberá aportar fotocopia.

Solicito la □ expedición (exp.) / □ revalidación (rev.) del Certificado de Especialidad de Patrón Profesional de Embarcaciones de Recreo establecida en la disposición adicional quinta, del Real Decreto 973/2009, de 12 de junio, por el que se regulan las titulaciones profesionales de la Marina Mercante.

exp.	rev.	TITULADOS PROFESIONALES DE LA MARINA MERCANTE
		Justificante pago de tasa por expedición de certificado de especialidad. Modelo 790, Código 028.
		Copia en que conste que ha superado el reconocimiento médico de embarque marítimo realizado por el ISM.
	X	Estar en posesión de un título profesional de la marina mercante. (No es necesaria fotocopia).
exp.	rev.	ESCALA DE OFICIALES DEL CUERPO GENERAL DE LA ARMADA
		Justificante del pago de la tasa de expedición de certificados de especialidad, modelo de impreso 790, Código 028.
		Copia del documento en el que conste que se ha superado el reconocimiento médico de embarque marítimo realizado por el ISM.
	X	Fotocopia compulsada por ambas caras de la Tarjeta de Identidad Militar perteneciente a la escala de Oficial del Cuerpo General de la Armada. (No necesario en caso de revalidación).
	X	Fotocopia del Boletín Oficial de Defensa (BOD) donde conste la resolución de nombramiento del oficial perteneciente a la Escala de Oficiales del Cuerpo General de la Armada.
		Certificado de especialidad de formación básica en seguridad.
	X	Libreta Marítima. (No necesario en caso de revalidación).
exp.	rev.	POSEEDORES DE TÍTULO PARA EL GOBIERNO DE EMBARCACIONES DE RECREO DE CAPITÁN DE YATE:
	X	Título de capitán de yate, y para aquellos ciudadanos que no posean tal habilitación expedida por la Dirección General de la Marina Mercante aportarán una fotocopia.
		Justificante pago de tasa por expedición de certificado de especialidad. Modelo 790, Código 028.
		Reconocimiento médico de embarque marítimo realizado por el Instituto Social de la Marina.
	X	Declaración responsable prevista en el apartado 1.b) de la disposición adicional quinta del Real Decreto 973/2009, de 12 de junio, posterior a la obtención de capitán de yate.
	X	Declaración de haber superado la prueba de conocimiento regulada en esta resolución en un plazo no superior a 24 meses.
		Declaración responsable de tener en vigor el certificado de formación sanitaria específica (inicial o avanzada según su caso).
		Tarjeta profesional o certificado de operador general o restringido del Sistema Mundial de Socorro y Seguridad Marítima. (No es necesaria fotocopia).
		Certificado de especialidad de formación básica en seguridad, en vigor. (No es necesaria fotocopia).
		Certificado de especialidad de buques de pasaje, en vigor; o al menos uno de los antiguos certificado básico de pasaje o certificado de buque que transporten cargamento rodado (ro-ro) de pasaje y buques de Pasaje distintos de buques ro-ro, si aún no se han canjeado. (No es necesaria fotocopia).
		Certificado de especialidad avanzado en lucha contra incendios, en vigor. (No es necesaria fotocopia).
		Certificado de especialidad de embarcaciones de supervivencia y botes de rescate (no rápidos), en vigor. (No es necesaria fotocopia).

Lugar, fecha y firma: ……, a …. de …… de 20….

SR. DIRECTOR GENERAL DE LA MARINA MERCANTE.

ANEXO IV

Solicitud de expedición de certificado de especialidad de patrón profesional de embarcaciones de recreo (para la categoría 2)

Apellidos: ……..
Nombre: …… DNI/NIE/PAS*1 ..... Fecha de nacimiento:…/……/……
Nacionalidad: ……..
Domicilio: ……

□*1 Si, Autorizo a la comprobación de los datos de identificación personal en el sistema de Verificación de datos de Identidad (R.D. 522/2006, de 28 de abril BOE del 9 de mayo). Ley de Protección de Datos de carácter personal 15/1999. En caso contrario deberá aportar fotocopia.

Solicito la expedición (exp.) del Certificado de Especialidad de Patrón Profesional de Embarcaciones de Recreo establecida en la disposición adicional quinta, del Real Decreto 973/2009, de 12 de junio, por el que se regulan las titulaciones profesionales de la Marina Mercante, para la categoría 2 de zona de navegación.

exp.	POSEEDORES CERTIFICADO DE ESPECIALIDAD DE PATRÓN PROFESIONAL DE EMBARCACIONES DE RECREO
	Justificante del pago de la tasa de expedición de certificados de especialidad, modelo de impreso 790, Código 028.
	Copia del documento en el que conste que se ha superado el reconocimiento médico de embarque marítimo realizado por el ISM.
	Declaración responsable de tener en vigor el certificado de formación sanitaria específica (inicial o avanzada según su caso).
	Libreta de navegación marítima para acreditar el período de embarque no inferior a 24 meses en el ejerciendo como patrón.
	Contrato de trabajo para acreditar el período de embarque no inferior a 24 meses en el ejerciendo como patrón.
	Certificaciones de la Seguridad Social de los trabajadores del mar para acreditar el período de embarque no inferior a 24 meses en el ejerciendo como patrón.

Lugar, fecha y firma: ……, a …. de …… de 20….

SR. DIRECTOR GENERAL DE LA MARINA MERCANTE.

§ 86

Real Decreto 2335/1980, de 10 de octubre, por el que se regula el uso de la Bandera de España y otras banderas y enseñas a bordo de los buques nacionales

Presidencia del Gobierno
«BOE» núm. 262, de 31 de octubre de 1980
Última modificación: sin modificaciones
Referencia: BOE-A-1980-23701

El uso de la Bandera española por los buques viene regulado en diversas disposiciones legislativas nacionales e internacionales.

La relación bandera-buque es un principio de derecho universal, aceptado sin discusión, que determina la autoridad, jurisdicción y protección del Estado sobre los buques bajo su Pabellón, así como el ejercicio de sus potestades.

España está adherida al Convenio que elaboró la Conferencia de las Naciones Unidas sobre Derecho del Mar, en sesiones celebradas en Ginebra el año mil novecientos cincuenta y ocho, por el que se estableció que los buques navegarán con la bandera de un solo Estado y estarán sometidos en alta mar a la jurisdicción exclusiva del mismo.

Dicho Convenio, al que se adhirió España por Instrumento de veinticinco de febrero de mil novecientos setenta y uno, en su artículo diez, apartado uno, establece la obligación para los Estados vinculados por el mismo la necesidad de dictar las disposiciones precisas respecto a la utilización de las señales para la identificación de los buques que tengan derecho a enarbolar su Bandera.

Por otra parte, la Constitución española define en su artículo cuarto la Bandera de España y establece la posibilidad de reconocer banderas y enseñas propias de las Comunidades Autónomas, que podrán utilizarse junto a la Bandera de España, en sus edificios públicos y en sus actos oficiales. Asimismo, en sa artículo ciento cuarenta y nueve se otorga al Estado la competencia exclusiva sobre la Marina Mercante y el abanderamiento de buques.

Al no estar regulado el uso de las expresadas banderas y enseñas de las Comunidades Autónomas a bordo de los buques, se hace preciso dictar la normativa pertinente en orden a establecer el uso preeminente de la Bandera de España y teniendo presente las costumbres y tradiciones marineras de ámbito mundial, ello sin perjuicio de lo que pueda establecerse en las normas que se dicten en desarrollo de los artículos constitucionales que en el futuro regulen la materia.

En su virtud, a propuesta de los Ministros de Asuntos Exteriores, Defensa y Transportes y Comunicaciones y previa deliberación del Consejo de Ministros en su reunión del día diez de octubre de mil novecientos ochenta,

DISPONGO:

Artículo primero.

Todos los buques y embarcaciones nacionales, mercantes, de pesca, deportivos y de recreo, de servicios portuarios, así como los artefactos flotantes, cualquiera que sea su tipo, clase o actividad, enarbolarán, como único pabellón, la Bandera de España.

Artículo segundo.

Uno. Se reservará el asta de popa y el pico del palo mayor para la Bandera de España.

Dos. Ninguna otra bandera ni enseña podrá permanecer izada si no lo está el Pabellón nacional y sus dimensiones nunca serán superiores a un tercio del área de éste.

Artículo tercero.

Las banderas y enseñas reconocidas en los Estatutos de las Comunidades Autónomas podrán izarse en puertos nacionales y aguas interiores, pero siempre al mismo tiempo que el Pabellón nacional y con el tamaño que se determina en el artículo segundo.

Artículo cuarto.

Los buques están obligados a izar el Pabellón nacional a la vista de buque de guerra o fortaleza, a las entradas y salidas de puertos, y, en éstos, de sol a sol, en los días festivos y cuando así lo disponga la autoridad competente. Estarán igualmente obligados a izar el Pabellón nacional cuando así lo requiera la costumbre internacional o las disposiciones aplicables en espacios marítimos sometidos a jurisdicción extranjera.

Artículo quinto.

Las infracciones que se cometan contra lo dispuesto en el presente Real Decreto quedarán sometidas a lo establecido en la Ley Penal y Disciplinaria de la Marina Mercante de veintidós de diciembre de mil novecientos cincuenta y cinco o a la Ley ciento sesenta y ocho/mil novecientos sesenta y uno, de veintitrés de diciembre, según corresponda.

§ 87

Ley Orgánica 12/1995, de 12 de diciembre, de Represión del Contrabando. [Inclusión parcial]

Jefatura del Estado
«BOE» núm. 297, de 13 de diciembre de 1995
Última modificación: 23 de diciembre de 2022
Referencia: BOE-A-1995-26836

[. . .]

Disposición adicional tercera. *Información que deben suministrar las compañías de transporte.*

1. Con el fin de combatir el trafico ilegal de mercancías y capitales así como para garantizar la seguridad de la cadena logística, las personas físicas o entidades que realicen operaciones de transporte estarán obligadas, en el momento de finalización del embarque y antes de la salida del medio de transporte, a remitir a las autoridades aduaneras españolas la información relativa a los pasajeros que vayan a ser embarcados en países o territorios que no formen parte del Territorio Aduanero Comunitario para ser trasladados, sea por vía aérea, marítima o terrestre, al territorio español, con independencia de que el transporte sea en tránsito o como destino final.

Cuando se trate de embarcaciones de recreo, incluidas las de la lista 6ª del Registro de Matrícula previsto en el artículo 4 del Real Decreto 1027/1989, de 28 de julio, sobre abanderamiento, matriculación de buques y registro marítimo, la información sobre los pasajeros y todas las personas que se encuentren a bordo de las mismas en el momento de arribar, incluidos los tripulantes, a que se refiere esta Disposición deberá ser proporcionada, en todo caso, por los capitanes o comodoros de las citadas embarcaciones. En caso de incumplimiento de esta obligación y sin perjuicio de la exigencia de la responsabilidad que de ello pudiera derivarse, esta información será exigible a los directores o responsables de los puertos, marinas o clubes náuticos a los que dichas embarcaciones arriben.

2. La información será comprensiva del nombre y apellidos de cada pasajero, de su fecha de nacimiento, nacionalidad, número de pasaporte o del documento de viaje que acredite su identidad y tipo del mismo, forma de pago, importe del billete, fecha de compra, puntos o escalas intermedias y medio de contratación.

3. La información obtenida deberá ser eliminada de los archivos y registros por las autoridades aduaneras en un plazo no superior a noventa días, salvo que con anterioridad se hubiese iniciado algún procedimiento de investigación judicial o administrativa sobre determinados viajeros.

4. El incumplimiento de esta obligación de suministro de información será sancionado de conformidad con lo previsto en el título IV de la Ley 58/2003, de 17 de diciembre, General Tributaria, y, en particular, en su artículo 198.

[. . .]

§ 88

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

Ministerio de Transportes y Movilidad Sostenible
«BOE» núm. 175, de 22 de julio de 2025
Última modificación: sin modificaciones
Referencia: BOE-A-2025-15205

El Real Decreto 186/2023, de 21 de marzo, por el que se aprueba el Reglamento de Ordenación de la Navegación Marítima (RONM), incluyó entre sus disposiciones un nuevo régimen del despacho de buques, cuya entrada en vigor tendrá lugar el próximo 15 de agosto de 2025.

El régimen de despacho que instaura el RONM supone la puesta en marcha de un nuevo modelo en el cual la mayoría de los buques y embarcaciones pasan de estar sujetos a un régimen de autorización a otro basado en la declaración responsable del cumplimiento de los requisitos exigidos para la navegación firmada por el propietario, el armador o el naviero. Sin embargo, se mantienen determinados supuestos en los que es necesaria la autorización expresa por parte de la Administración marítima y que se justifican en atención a que la seguridad marítima o la ordenación del tráfico pueden quedar afectadas en mayor medida.

Entre los casos que se someten al régimen de autorización expresa se encuentra el de cambio temporal de uso privado a comercial de los buques y embarcaciones de recreo, que se prevé en el artículo 9 del RONM.

La regulación que actualmente contiene ese precepto no incluyó inicialmente los requisitos que deben cumplirse para este cambio de uso de buques y embarcaciones de recreo. Por esta razón, se tramita un proyecto de real decreto que sí concreta las condiciones que deberán cumplirse, aunque su aprobación se producirá con posterioridad al 15 de agosto.

Por esta razón, de manera provisional hasta la aprobación del citado real decreto, se regulan en esta resolución esos requisitos que deberán cumplirse para que se autorice temporalmente el uso comercial de buques y embarcaciones de recreo. Estos requisitos coinciden con los incluidos en el proyecto de real decreto en tramitación, de tal forma que no se alterarían las condiciones, sino que solo se adelantarían en el tiempo.

En cualquier caso, la adopción de estas medidas va más allá de la autorización del despacho para el cambio de uso de buques y embarcaciones de recreo, ya que tiene como finalidad asegurar que esta actividad no comprometa ni la seguridad marítima ni la necesaria prevención de la contaminación del medio ambiente marino.

En virtud de lo anterior, y de conformidad con las atribuciones recogidas en el artículo 9.1.a) del Real Decreto 253/2024, de 12 de marzo, por el que se desarrolla la estructura orgánica básica del Ministerio de Transportes y Movilidad Sostenible, y se modifica el Real

Decreto 1009/2023, de 5 de diciembre, por el que se establece la estructura orgánica básica de los departamentos ministeriales,

Esta Dirección General resuelve:

Primero. *Objeto.*

Se establecen los requisitos a cumplir por buques y embarcaciones de recreo para la autorización del cambio temporal del uso privado a otro comercial.

Segundo. *Requisitos para el cambio de uso.*

Para el cambio temporal de uso de buques y embarcaciones de recreo se exigirá el cumplimiento de los siguientes requisitos:

a) Estar matriculados en la lista séptima del Registro de Buques.

b) Disponer de certificados en vigor.

c) Durante el periodo de autorización de despacho para la realización del uso comercial, el buque o embarcación estará sometida al mismo régimen de reconocimientos aplicables a los buques y embarcaciones de recreo de lista sexta. En el caso de embarcaciones, los informes emitidos por la Entidad Colaboradora de Inspección tras la realización de esos reconocimientos deberán acompañar siempre al certificado de registro.

d) Durante el periodo de tiempo de autorización de despacho, el buque o embarcación dispondrá, además del seguro previsto en la regulación del seguro de responsabilidad civil de suscripción obligatoria para embarcaciones de recreo o deportivas, de un seguro de accidentes que cubra los riesgos de lesiones corporales que produzcan invalidez temporal o permanente o muerte de todas las personas a bordo, con arreglo a la normativa estatal o autonómica que regula el arrendamiento náutico.

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 y que tenga por objeto social esta actividad. La empresa asumirá la gestión del despacho del buque o embarcación durante el tiempo de uso comercial en virtud de un contrato de gestión naval.

Tercero. *Solicitud de cambio temporal de uso.*

Corresponde a la empresa solicitar el cambio temporal de uso y su anotación en el registro de buques, para lo cual acreditará su objeto social y condición de gestor mediante la presentación del contrato de gestión naval.

La solicitud se presentará a través de la sede electrónica asociada del Ministerio de Transportes y Movilidad Sostenible: Embarcaciones de recreo—Sede Electrónica. (https://sede.transportes.gob.es/areas-actividad/marina-mercantemaritimo/registro-buques/embarcaciones-recreo).

La autorización del cambio temporal de uso privado a comercial anotado en hoja de asiento tendrá validez en el periodo de duración del contrato de gestión naval y mientras no cambien las circunstancias que dieron lugar a este, con el límite de cinco años. Transcurrido este período se deberá presentar una nueva solicitud.

Cuarto. *Autorización de despacho.*

Autorizado el cambio temporal de uso, la empresa solicitará el despacho del buque o embarcación. En esta solicitud se acreditará el cumplimiento de los requisitos exigidos y se presentará a través de la sede electrónica asociada del Ministerio de Transportes y Movilidad Sostenible, a través del procedimiento para el despacho mediante autorización expresa.

La autorización se concederá por un período máximo de tres meses consecutivos en cada año natural para el que se solicite el despacho. En nombre del propietario, la empresa podrá desistir del uso comercial del buque o embarcación de recreo durante el período autorizado por el despacho, en el caso de que, con antelación al transcurso de los tres meses, se quiera volver a realizar un uso privado del buque o embarcación.

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 durante el período de autorización del despacho.

Quinto. *Patrón y dotación.*

Cuando la gestión del buque o embarcación no se lleve a cabo por una empresa de arrendamiento náutico, corresponderá al arrendatario la contratación del patrón y, en su caso, de los demás miembros de la dotación.

Ni el propietario del buque o embarcación ni cualquier persona relacionada con él podrán prestar servicio a bordo durante el período de cambio temporal del uso, con la excepción de la dotación con título profesional que esté enrolada de forma permanente.

Sexto. *Indicación en el buque o embarcación del cambio de uso.*

Durante el período de uso temporal, el buque o embarcación antepondrá al indicativo de matrícula, situado en ambas amuras y con el mismo tamaño y color, las letras «CT».

Séptimo. *Vigencia.*

Esta resolución entrará en vigor al día siguiente al de su publicación en el «Boletín Oficial del Estado». Desde ese momento, se podrá presentar la solicitud de cambio temporal de uso en la sede electrónica asociada del Ministerio de Transportes y Movilidad Sostenible.

No se podrá solicitar la autorización de despacho hasta la entrada en vigor del Reglamento de Ordenación de la Navegación Marítima, aprobado por el Real Decreto 186/2023, de 21 de marzo, el 15 de agosto de 2025.

La vigencia de esta resolución decaerá con la aprobación y entrada en vigor de la norma que desarrolle los requisitos objeto de la misma en el Reglamento de Ordenación de la Navegación Marítima.

§ 89

Real Decreto 701/2016, de 23 de diciembre, por el que se regulan los requisitos que deben cumplir los equipos marinos destinados a ser embarcados en los buques

Ministerio de Fomento
«BOE» núm. 310, de 24 de diciembre de 2016
Última modificación: 20 de julio de 2022
Referencia: BOE-A-2016-12273

La Directiva 96/98/CE del Consejo de 20 de diciembre de 1996 sobre equipos marinos, modificada por la Directiva 98/85/CE de la Comisión establecía unas reglas comunes para la aplicación de las normas internacionales existentes sobre equipos marinos destinados a ser embarcados en los buques mediante una serie de requisitos prefijados y unas reglas de certificación uniformes, en aras a la preservación de la seguridad marítima. Las citadas directivas fueron incorporadas al ordenamiento jurídico español mediante el Real Decreto 809/1999, de 14 de mayo, por el que se regulan los requisitos que deben reunir los equipos marinos destinados a ser embarcados en los buques, en aplicación de la Directiva 96/98/CE, modificada por la Directiva 98/85/CE.

La Directiva 96/98/CE del Consejo de 20 de diciembre de 1996, en su anexo A, precisaba para cada equipo marino las reglas de los Convenios internacionales y las normas de ensayo aplicables. Los cambios producidos en la normativa internacional obligaban a modificar periódicamente la dicha directiva, con la finalidad de sustituir el citado anexo para adaptar su contenido. Además, la experiencia obtenida como consecuencia de su aplicación ha puesto de manifiesto la necesidad de establecer medidas que permitan mejorar los mecanismos de aplicación y cumplimiento de los requisitos establecidos en los instrumentos internacionales que son de aplicación.

Para solventar las deficiencias detectadas en la aplicación de la citada directiva comunitaria se aprobó la Directiva 2014/90/UE del Parlamento Europeo y del Consejo de 23 de julio de 2014, sobre equipos marinos y por la que se deroga la Directiva 96/98/CE del Consejo. Esta directiva atribuye a la Comisión Europea la facultad de comunicar los requisitos de diseño construcción y rendimiento que sean aplicables a los equipos marinos, mediante actos de ejecución que adoptarán la forma de Reglamentos de la Comisión y de acuerdo con el procedimiento de examen que al efecto se establece. Cuando adopte dichos actos, la Comisión incluirá las fechas relevantes en cuanto a la comercialización e instalación a bordo de los equipos, junto con los criterios comunes y procedimientos detallados de su aplicación.

Por otra parte, la Directiva 2014/90/UE del Parlamento Europeo y del Consejo de 23 de julio de 2014 introduce otros cambios en la regulación de la materia, como la colocación de la marca rueda timón en el equipo que cumpla con las obligaciones y procedimientos de evaluación de conformidad establecidos en la citada norma, así como su posible sustitución por la etiqueta electrónica. También determina las actuaciones y obligaciones de los

organismos notificados y, a la hora de garantizar el cumplimiento de los requisitos exigidos para los equipos marinos, potencia las medidas de vigilancia del mercado y establece las responsabilidades de los agentes económicos (fabricantes, importadores y distribuidores) que se delimitan respecto de las que atañen al Estado del pabellón.

En este sentido la vigilancia del mercado de los equipos marinos se realizará dentro del marco establecido por el Reglamento (CE) número 765/2008 del Parlamento Europeo y del Consejo de 9 de julio de 2008, por el que se establecen los requisitos de acreditación y vigilancia del mercado relativos a la comercialización de los productos, y por el que se deroga el Reglamento de (CEE) n.º 339/93.

En lo que se refiere a la comercialización de los equipos, se utilizan parte de los principios y disposiciones aplicables de la Decisión número 768/2008/CE del Parlamento Europeo y del Consejo de 9 de julio de 2008, sobre un marco común para la comercialización de los productos y por la que se deroga la Decisión 93/465/CEE del Consejo.

En síntesis, el tiempo transcurrido y la experiencia adquirida en la aplicación de la Directiva 96/98/CE del Consejo de 20 de diciembre de 1996 han puesto de manifiesto que es necesario establecer medidas adicionales para el logro de los objetivos que se pretendían en dicha norma comunitaria, así como simplificar el marco regulador y garantizar, al mismo tiempo, la aplicación uniforme y armonizada de los requisitos establecidos en los instrumentos jurídicos de la Organización Marítima Internacional (OMI) en el ámbito de la Unión Europea.

La Directiva 2014/90/UE del Parlamento Europeo y del Consejo de 23 de julio de 2014, cuyos aspectos esenciales se han precisado en párrafos anteriores, tiene como novedad fundamental el establecimiento de requisitos uniformes y homologados en el cumplimiento por los equipos marinos de las reglas de seguridad fijadas en los instrumentos internacionales aplicables de tal manera que el equipo que cumpla tales requisitos pueda circular libremente en el mercado interior e instalarse a bordo de buques que enarbolen el pabellón de cualquier Estado miembro.

A tal efecto, los equipos marinos respecto de los cuales se haya acreditado el cumplimiento de los requisitos contenidos en la Directiva 2014/90/UE del Parlamento Europeo y del Consejo de 23 de julio de 2014 mediante los procedimientos de evaluación de conformidad correspondientes, llevarán colocada la marca de la rueda de timón, a la que anteriormente se ha hecho referencia, que podrá complementarse y, en algunos casos, sustituirse mediante una etiqueta electrónica.

Todo ello implica que los fabricantes, al colocar la marca de la rueda de timón o la etiqueta electrónica, deben asumir la responsabilidad de garantizar que el equipo marino de que se trate ha sido diseñado y fabricado de conformidad con las reglas y especificaciones técnicas establecidas en los instrumentos jurídicos internacionales que resulten de aplicación.

Por otra parte, para garantizar que los procedimientos de evaluación de conformidad acrediten de modo fiable, uniforme y riguroso la idoneidad o falta de idoneidad de los equipos marinos, se obliga a cada uno de los Estados miembros a designar una autoridad notificante, que será responsable de articular los procedimientos pertinentes para designar a los organismos encargados de llevar a cabo la evaluación de conformidad de los equipos marinos.

Además, partiendo de la filosofía fundamental de la Directiva 2014/90/UE del Parlamento Europeo y del Consejo de 23 de julio de 2014, cual es la de que los equipos marinos que hayan pasado los pertinentes controles circulen libremente por la Unión Europea y se instalen a bordo de los buques que enarbolen el pabellón de cualquier Estado miembro, se establece un sistema riguroso y exigente de vigilancia de mercado y retirada o recuperación de equipos defectuosos por parte de cada uno de los Estados miembros, para evitar posibles fraudes o abusos en esta materia.

Por último, se articula un procedimiento complementario de salvaguardia para aquellos supuestos en los que equipos marinos que hayan pasado positivamente la correspondiente evaluación de conformidad entrañen, no obstante, riesgos para la seguridad marítima, la salud o el medio ambiente, de tal manera que cada Estado miembro pueda obligar a los agentes económicos implicados a reparar el producto, retirarlo o recuperarlo del mercado.

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

En su virtud, a propuesta del Ministro de Fomento, con la aprobación previa del Ministro de Hacienda y Función Pública, de acuerdo con el Consejo de Estado y previa deliberación del Consejo de Ministros en su reunión del día 23 de diciembre de 2016,

DISPONGO:

Artículo 1. *Objeto.*

El objeto de este real decreto es incrementar la seguridad marítima y prevenir la contaminación marina mediante la aplicación uniforme de los instrumentos internacionales pertinentes relativos a los equipos marinos que se instalen a bordo de buques incluidos en su ámbito de aplicación, así como garantizar la libre circulación de dichos equipos dentro de la Unión Europea.

Artículo 2. *Definiciones.*

A los efectos de este real decreto se entenderá por:

1. «Equipos marinos»: los equipos incluidos en el ámbito de aplicación de este real decreto de conformidad con el artículo 3.

2. «Buque de la UE»: todo buque que enarbole el pabellón de un Estado miembro y esté sujeto a los Convenios internacionales.

3. «Convenios internacionales»: los Convenios siguientes, junto con sus protocolos y códigos de aplicación obligatoria, adoptados bajo los auspicios de la Organización Marítima Internacional (OMI), que hayan entrado en vigor y establezcan requisitos específicos para la aprobación por parte del Estado del pabellón de los equipos que vayan a ser instalados a bordo de los buques:

a) Convenio sobre reglas internacionales para prevenir colisiones en el mar de 1972 (COLREG),

b) Convenio internacional para prevenir la contaminación por los buques de 1973 (MARPOL),

c) Convenio Internacional para la seguridad de la vida humana en el mar de 1974 (SOLAS);

4. «Normas de ensayo»: las normas de ensayo para equipos marinos establecidas por:

a) La Organización Marítima Internacional (OMI),

b) la Organización Internacional de Normalización (ISO),

c) la Comisión Electrotécnica Internacional (CEI),

d) el Comité Europeo de Normalización (CEN),

e) el Comité Europeo de Normalización Electrónica (Cenelec),

f) la Unión Internacional de Telecomunicaciones (UIT),

g) el Instituto Europeo de Normas de Telecomunicaciones (ETSI),

h) la Comisión, de conformidad con el artículo 8 y el artículo 27, apartado 6, de la Directiva 2014/90/UE,

i) las autoridades reguladoras reconocidas en los acuerdos de reconocimiento mutuo en los que la Unión Europea es parte.

5. «Instrumentos internacionales»: los Convenios internacionales y las resoluciones y circulares de la OMI que aplican dichos Convenios, en su versión actualizada, y las normas de ensayo.

6. «Marca de la rueda de timón»: el símbolo reproducido en el anexo I que se colocará exclusivamente en los equipos marinos en los que resulte acreditado el cumplimiento de los requisitos correspondientes de acuerdo con el procedimiento de evaluación de conformidad que les sea de aplicación.

La marca de la rueda de timón podrá complementarse o sustituirse por un formato adecuado de etiqueta electrónica, tal como se establece en el artículo 10.

7. «Organismo notificado»: organismo designado por el Ministerio de Fomento para realizar las tareas de evaluación de la conformidad establecidas en este real decreto, que cumple con los requisitos establecidos en el mismo y que ha sido notificado a la Comisión Europea y a los demás Estados miembros.

8. «Organismo de evaluación de la conformidad»: un organismo de control, regulado en el artículo 15 de la Ley 21/1992, de 16 de julio, de Industria y en los artículos 41 y siguientes del Real Decreto 2200/1995 de 28 de diciembre por el que se aprueba el Reglamento para la Infraestructura para la calidad y la seguridad industrial.

9. «Comercialización»: el suministro, remunerado o gratuito, de equipos marinos en el mercado de la Unión Europea en el transcurso de una actividad comercial.

10. «Introducción en el mercado»: la primera comercialización de equipos marinos en el mercado de la Unión Europea.

11. «Fabricante»: toda persona física o jurídica que fabrique equipos marinos o se encargue de diseñar o fabricar equipos marinos y los comercialice con su nombre o marca.

12. «Representante autorizado»: toda persona física o jurídica establecida en la Unión Europea que haya recibido un mandato por escrito de un fabricante para actuar en nombre de este en tareas específicas.

13. «Importador»: toda persona física o jurídica establecida en la Unión Europea que introduzca equipos marinos de un tercer país en el mercado de la Unión Europea.

14. «Distribuidor»: toda persona física o jurídica que forme parte de la cadena de suministro, que no sea el fabricante o el importador, y que comercialice equipos marinos.

15. «Agentes económicos»: el fabricante, el representante autorizado, el importador y el distribuidor.

16. «Acreditación»: una acreditación con arreglo a la definición del artículo 2.10) del Reglamento (CE) n.º 765/2008 del Parlamento Europeo y del Consejo de 9 de julio de 2008, por el que se establecen los requisitos de acreditación y vigilancia del mercado relativos a la comercialización de los productos, y por el que se deroga el Reglamento de (CEE) n.º 339/93.

17. «Organismo nacional de acreditación»: un organismo nacional de acreditación con arreglo al artículo 2.11) del Reglamento (CE) número 765/2008 del Parlamento Europeo y del Consejo de 9 de julio de 2008.

18. «Evaluación de la conformidad»: el proceso llevado a cabo por los organismos notificados, de conformidad con el artículo 14, para acreditar si los equipos marinos cumplen los requisitos de este real decreto.

19. «Recuperación»: toda medida destinada a lograr la devolución de equipos marinos ya instalados a bordo de buques de la Unión Europea o que se hayan comprado con intención de instalarlos a bordo.

20. «Retirada»: toda medida destinada a impedir la comercialización de unos productos que se encuentren en la cadena de suministro.

21. «Declaración UE de conformidad»: una declaración expedida por el fabricante de conformidad con el artículo 15.

22. «Producto»: un equipo marino.

23. «Vigilancia del mercado»: actividades llevadas a cabo y medidas tomadas por las autoridades públicas para velar por que los productos cumplan los requisitos legales establecidos por la legislación comunitaria de armonización pertinente o no entrañen un riesgo para la salud y la seguridad o para otros asuntos relacionados con la protección del interés público.

24. «Autoridades españolas de vigilancia del mercado»: el Ministerio de Fomento a través de la Dirección General de la Marina Mercante.

Artículo 3. *Ámbito de aplicación.*

1. Este real decreto se aplicará a los equipos instalados o que se vayan a instalar a bordo de buques españoles o de otros Estados miembros de la Unión Europea, siempre que estos últimos se encuentren en territorio español o en aguas situadas en zonas en las que España ejerce soberanía, derechos soberanos o jurisdicción, y para los cuales los instrumentos internacionales exijan la aprobación por parte del Ministerio de Fomento.

2. Con independencia de que los equipos contemplados en el apartado anterior pudieran incluirse igualmente en el ámbito de aplicación de normativa de la Unión Europea que no sea la Directiva 2014/90/UE del Parlamento Europeo y del Consejo de 23 de julio de 2014, sobre equipos marinos y por la que se deroga la Directiva 96/98/CE del Consejo, a los efectos de lo dispuesto en el artículo 1 de este real decreto, esos equipos solo estarán sujetos a lo establecido en el presente real decreto.

Artículo 4. *Requisitos de los equipos marinos.*

1. Los equipos marinos que se instalen a bordo de los buques especificados en el apartado 1 del artículo 3 deberán cumplir los requisitos de diseño, construcción y rendimiento establecidos en los instrumentos internacionales exigidos en el momento de la entrada en vigor de este real decreto.

2. El cumplimiento por parte de los equipos marinos de los requisitos mencionados en el apartado 1 se acreditará exclusivamente de conformidad con las normas de ensayo y por medio de los procedimientos de evaluación de la conformidad, de acuerdo con lo dispuesto en el artículo 14 de este real decreto.

3. Los instrumentos internacionales se aplicarán, sin perjuicio del procedimiento de control de la conformidad previsto en el artículo 5 del Reglamento (CE) n.º 2099/2002 del Parlamento Europeo y del Consejo de 5 de noviembre de 2002 por el que se crea el Comité de Seguridad Marítima y Prevención de la Contaminación para los buques (COSS).

4. Los requisitos de diseño, construcción y rendimiento, así como las normas de ensayo establecidas en los instrumentos internacionales exigidos a los equipos marinos, serán los que hayan sido comunicados por la Comisión Europea mediante actos de ejecución.

5. El cumplimiento de los requisitos exigidos a los equipos marinos se acreditará mediante los procedimientos de evaluación de la conformidad establecidos en el anexo II de este real decreto.

Artículo 5. *Garantía de cumplimiento.*

1. Cuando el Ministerio de Fomento expida, refrende o renueve los certificados de los buques comprendidos en el ámbito de aplicación de este real decreto, tal como exijan los Convenios internacionales, velará por que los equipos marinos que se instalan a bordo cumplan las previsiones de este real decreto.

A tal efecto, los servicios de inspección marítima, de acuerdo con el Reglamento de Inspección y certificación de buques civiles, aprobado por Real Decreto 1837/2000, de 10 de noviembre, en especial en su capítulo VIII, llevarán a cabo las actuaciones y determinaciones contenidas en dicha norma.

2. El Ministerio de Fomento garantizará, mediante los mecanismos y las previsiones establecidas en el apartado anterior, que los equipos marinos instalados a bordo de los buques incluidos en el ámbito de aplicación de este real decreto cumplan los requisitos de los instrumentos internacionales aplicables a los equipos ya instalados a bordo.

Artículo 6. *Funcionamiento del mercado interior.*

El Ministerio de Fomento no podrá prohibir la comercialización ni la instalación a bordo de buques de otros Estados miembros de la Unión Europea de equipos marinos que cumplan lo dispuesto en este real decreto, ni podrá denegar la expedición de los certificados correspondientes a los buques abanderados en España, ni la renovación de dichos certificados.

Artículo 7. *Transferencia de buques extracomunitarios al pabellón español.*

1. Cuando un buque de pabellón extracomunitario vaya a ser abanderado en España será inspeccionado por los servicios de inspección de la Dirección General de la Marina Mercante para comprobar que las condiciones reales de sus equipos marinos se corresponden con lo expresado en los certificados de seguridad y cumplen las disposiciones de este real decreto y llevan la marca de la rueda de timón o bien equivalen, a criterio del citado centro directivo, a equipos marinos con evaluación de conformidad según lo dispuesto en este real decreto.

2. En los casos en que no se pueda establecer la fecha de instalación a bordo de equipos marinos, la Dirección General de la Marina Mercante podrá fijar requisitos de equivalencia que resulten admisibles, teniendo en cuenta los instrumentos internacionales aplicables.

3. Los equipos marinos que no lleven la marca de la rueda timón o no hayan sido considerados que son equivalentes, de acuerdo con el apartado 1, deberán ser sustituidos por otros que cumplan con ello para ser abanderados en España.

4. Cuando un equipo marino haya sido considerado equivalente, según lo dispuesto en este artículo, la Dirección General de la Marina Mercante expedirá un certificado, que deberá acompañar siempre al equipo. En dicho certificado constará la autorización del citado centro directivo para que el equipo pueda conservarse a bordo, así como toda restricción o disposición relativa a la utilización del mismo.

Artículo 8. *Marca de la rueda de timón.*

1. La marca de la rueda de timón se colocará exclusivamente en los equipos marinos en los que resulte acreditado el cumplimiento de los requisitos correspondientes de acuerdo con el procedimiento de evaluación de la conformidad que les sea de aplicación.

2. El modelo de la marca de la rueda de timón que se utilizará es el que figura en el anexo I.

3. El uso de la marca de la rueda de timón quedará sujeto a los principios generales establecidos en los apartados 1 y 3 a 6 del artículo 30 del Reglamento (CE) número 765/2008 del Parlamento y del Consejo de 9 de julio, entendiendo que las referencias al marcado CE se sustituyen por la marca de la rueda de timón.

Artículo 9. *Reglas y condiciones para la colocación de la marca de la rueda de timón.*

1. La marca de la rueda de timón será colocada por el fabricante en el producto o en su placa de datos de manera visible, legible e indeleble y, en su caso, se incluirá en su programa informático. Cuando esto no sea posible o no pueda garantizarse debido a la naturaleza del producto, se colocará en el embalaje y en los documentos que se acompañan.

2. La marca de la rueda de timón deberá colocarse al final de la fase de producción e irá seguida del número de identificación del organismo notificado, cuando dicho organismo haya participado en la fase de control de la producción, y del año en que se coloque la marca.

3. El número de identificación del organismo notificado será colocado por el propio organismo o, siguiendo las instrucciones de este, por el fabricante o el representante autorizado por este último.

Artículo 10. *Etiqueta electrónica.*

1. A fin de facilitar la vigilancia del mercado y prevenir la falsificación de elementos específicos de equipos marinos, los fabricantes podrán emplear un formato adecuado y fiable de etiqueta electrónica, en sustitución o complementariamente a la marca de la rueda de timón para aquellos elementos específicos de los equipos marinos en los que la Comisión Europea así lo determine, estableciendo los criterios técnicos adecuados a tal efecto. En tal caso, los artículos 8 y 9 se aplicarán únicamente en tanto en cuanto se utilice la marca de la rueda de timón.

2. Para los equipos identificados por la Comisión según lo establecido en el apartado 1, la marca de la rueda de timón podrá complementarse mediante un formato apropiado y fiable de etiqueta electrónica, en los tres años siguientes a la fecha de adopción de los criterios técnicos a los que se refiere el apartado 4 del artículo 11 de la Directiva 2014/90/UE del Parlamento Europeo y del Consejo de 23 de julio de 2014.

3. Para los equipos identificados por la Comisión Europea según lo establecido en el apartado 1 anterior, la marca de la rueda de timón podrá sustituirse con un formato apropiado y fiable de etiqueta electrónica, en los cinco años siguientes a la fecha de adopción de los criterios técnicos a los que se refiere el apartado 4 del artículo 11 de la Directiva 2014/90/UE del Parlamento Europeo y del Consejo de 23 de julio de 2014.

Artículo 11. *Obligaciones de los fabricantes.*

1. Al colocar la marca de la rueda de timón, los fabricantes asumirán la responsabilidad de garantizar que el equipo marino que lleve la marca haya sido diseñado y fabricado de conformidad con las especificaciones técnicas y normas aplicables de conformidad con el apartado 2 del artículo 33, de este real decreto, así como las obligaciones contempladas en los apartados 2 a 9 de este artículo.

2. Los fabricantes elaborarán la documentación técnica necesaria y llevarán a cabo los procedimientos de evaluación de la conformidad aplicables.

3. Cuando el cumplimiento de los requisitos aplicables a los equipos marinos se haya acreditado mediante el procedimiento de evaluación de la conformidad, los fabricantes redactarán una declaración UE según lo dispuesto en el artículo 15 y colocarán la marca de la rueda de timón de conformidad con los artículos 8 y 9.

4 Los fabricantes conservarán la documentación técnica y la declaración UE de conformidad contemplada en el artículo 15 durante un período de al menos diez años desde la colocación de la marca de la rueda de timón y en ningún caso inferior al de vida útil prevista del equipo marino de que se trate.

5. Los fabricantes establecerán procedimientos para que la producción en serie de equipos marinos mantenga la conformidad. A tal efecto, deberán tenerse debidamente en cuenta los cambios en el diseño o las características de los equipos marinos y los cambios en los requisitos contemplados en los instrumentos internacionales mencionados en el artículo 4, en los que se base la declaración de conformidad de dichos equipos. Cuando sea necesario y con arreglo al anexo II, los fabricantes realizarán una nueva evaluación de la conformidad.

6. Los fabricantes se asegurarán de que sus productos llevan un número de tipo, lote o serie o cualquier otro elemento que permita su identificación o, si el tamaño o la naturaleza del producto no lo permite, de que la información exigida se incluya en el embalaje o en un documento que acompañe al producto o, en su caso, en ambos.

7. Los fabricantes indicarán su nombre, su nombre comercial registrado o marca registrada y su dirección de contacto en el producto o, cuando no sea posible, en el embalaje o en un documento que lo acompañe o, en su caso, en ambos. En la dirección deberá indicarse un punto único en el que pueda contactarse con el fabricante.

8. Los fabricantes se asegurarán de que el producto vaya acompañado de instrucciones y toda la información necesaria para instalarlo a bordo y utilizarlo en condiciones de seguridad, incluidas las limitaciones de uso, en su caso, que puedan comprender fácilmente los usuarios, junto con el resto de la documentación exigida por los instrumentos internacionales o las normas de ensayo.

9. Los fabricantes que consideren o tengan motivos para pensar que un producto en el que han colocado la marca de la rueda de timón no es conforme con los requisitos aplicables de diseño, construcción y rendimiento y con las normas de ensayo implementadas de conformidad con el apartados 2 y 3 del artículo 33 adoptarán inmediatamente las medidas correctoras necesarias para hacerlo conforme, retirarlo del mercado o pedir su devolución, si procede. Además, cuando el producto entrañe algún riesgo, informarán inmediatamente de ello la Dirección General de la Marina Mercante y darán detalles, en particular, sobre la no conformidad y las medidas correctoras adoptadas.

10. Los fabricantes, previa solicitud motivada de la Dirección General de la Marina Mercante, le facilitarán, sin demora y en lengua española, toda la información y documentación necesarias para demostrar la conformidad del producto y le permitirán acceder a sus instalaciones para realizar actividades de vigilancia del mercado de conformidad con el artículo 19 del Reglamento (CE) número 765/2008 del Parlamento y del Consejo de 9 de julio y le facilitarán muestras o acceso a las mismas de conformidad con el apartado 4 del artículo 24. Cooperarán también con la Dirección General de la Marina Mercante, a petición suya, en cualquier acción destinada a evitar los riesgos que entrañen los productos que han introducido en el mercado.

Artículo 12. *Representante autorizado.*

1. Los fabricantes no establecidos en el territorio de al menos un Estado miembro designarán, mediante mandato escrito, un representante autorizado para España e indicarán en dicho mandato el nombre del representante autorizado y la dirección en la que se le pueda localizar.

2. El cumplimiento de las obligaciones establecidas en el apartado 1 del artículo 11 y la redacción de la documentación técnica no formarán parte del mandato del representante autorizado.

3. El representante autorizado efectuará las tareas especificadas en el mandato recibido del fabricante. El mandato deberá permitir al representante autorizado realizar como mínimo las tareas siguientes:

a) Conservar la declaración UE de conformidad y la documentación técnica a disposición de la Dirección General de la Marina Mercante durante un período de al menos diez años desde la colocación de la marca de la rueda de timón, y en ningún caso inferior al de vida útil prevista del equipo marino de que se trate.

b) Facilitar a la Dirección General de la Marina Mercante, previa solicitud motivada de esta, toda la información y documentación necesarias para demostrar la conformidad del producto.

c) Cooperar con la Dirección General de la Marina Mercante, a petición de esta, en cualquier acción destinada a eliminar los riesgos que entrañen los productos objeto de su mandato.

Artículo 13. *Otros agentes económicos.*

1. Los importadores indicarán su nombre, su nombre comercial registrado o marca registrada y su dirección de contacto en el producto o, cuando no sea posible, en su embalaje o en un documento que lo acompañe o, en su caso, en ambos.

2. Los importadores y distribuidores, previa solicitud motivada de la Dirección General de la Marina Mercante, le facilitarán, en lengua española, toda la información y documentación necesarias para demostrar la conformidad del producto. Así mismo, cooperarán con el mencionado centro directivo, a petición suya, en cualquier acción destinada a evitar los riesgos que entrañen los productos que han introducido en el mercado.

3. A los efectos de este real decreto, se considerará fabricante y estará sujeto a las obligaciones establecidas en el artículo 11, a cualquier importador o distribuidor que introduzca un equipo marino en el mercado español o lo instale a bordo de un buque comprendido en el ámbito de aplicación de este real decreto con su nombre o marca o bien modifique un equipo marino que ya se haya introducido en el mercado español de forma que pueda quedar afectado el cumplimiento de los requisitos aplicables.

4. Durante un período de al menos diez años desde la colocación de la marca de la rueda de timón y en ningún caso inferior al de la vida útil prevista para el equipo marino de que se trate, los agentes económicos identificarán, previa solicitud, ante la Dirección General de la Marina Mercante a cualquier agente económico que les haya suministrado un producto o al que hayan suministrado un producto.

Artículo 14. *Procedimientos de evaluación de la conformidad.*

1. Los procedimientos de evaluación de la conformidad aplicables a los equipos marinos figuran en el anexo II.

2. La Dirección General de la Marina Mercante, a través de los servicios de Inspección Marítima regulados en el Reglamento de Inspección y Certificación de Buques Civiles y siguiendo las previsiones y determinaciones establecidas en el mismo, en especial, en su capítulo VIII, velará por que el fabricante o su representante autorizado realicen, a través de un organismo notificado, la evaluación de conformidad de un equipo marino específico utilizando para ello una de las opciones establecidas en los actos de ejecución adoptados por la Comisión Europea por medio de uno de los siguientes procedimientos:

a) Si se va a utilizar el examen de tipo CE (módulo B) todos los equipos marinos, antes de su introducción en el mercado, serán objeto de evaluación mediante aseguramiento de

calidad de la producción (módulo D) o de aseguramiento de calidad del producto (módulo E) o por último, de verificación de los productos (módulo F);

b) Cuando se trate de equipos marinos fabricados individualmente o en pequeñas cantidades, y no en serie o a gran escala, el procedimiento de evaluación de la conformidad podrá ser la verificación CE por unidad (módulo G).

Artículo 15. *Declaración UE de conformidad.*

1. La declaración UE de conformidad será elaborada por el fabricante y en ella se hará constar que ha quedado acreditado que se cumplen los requisitos establecidos en el artículo 4 de este real decreto.

2. La declaración UE de conformidad utilizará la estructura del modelo que se recoge en el anexo III de la Decisión número 768/2008/CE del Parlamento Europeo y del Consejo de 9 de julio de 2008, sobre un marco común para la comercialización de los productos y por la que se deroga la Decisión 93/465/CEE del Consejo. Dicha declaración incluirá los elementos indicados en los módulos correspondientes que figuran en el anexo II de este real decreto, los cuales se mantendrán actualizados.

3. Al elaborar la declaración UE de conformidad, el fabricante asumirá la responsabilidad y las obligaciones mencionadas en el apartado 1 del artículo 11.

4. Cuando se instalen equipos marinos a bordo de un buque comprendido en el ámbito de aplicación de este real decreto, se entregará una copia de la declaración UE de conformidad correspondiente al equipo, que deberá conservarse a bordo hasta que dicho equipo se retire del buque. Será traducida por el fabricante al idioma o idiomas que exija el Ministerio de Fomento, incluido, al menos, un idioma de uso común en el sector del transporte marítimo.

5. El fabricante entregará una copia de la declaración UE de conformidad a los organismos notificados que hayan realizado los procedimientos de evaluación de la conformidad correspondientes.

Artículo 16. *Notificación de los organismos de evaluación de la conformidad.*

1. El Ministerio de Fomento, mediante el sistema de información facilitado por la Comisión Europea a tal efecto, notificará a esta y a los demás Estados miembros cuáles son los organismos autorizados para realizar tareas de evaluación de la conformidad según lo dispuesto en este real decreto.

2. Los organismos de evaluación de conformidad, por ser considerados como organismos notificados deberán cumplir los requisitos contemplados en el anexo III.

Artículo 17. *Autoridades notificantes.*

1. El Ministerio de Fomento, como autoridad notificante, será responsable de establecer y aplicar los procedimientos necesarios para la evaluación y notificación de los organismos de evaluación de la conformidad y del seguimiento de los organismos notificados, incluido el cumplimiento de lo dispuesto en el artículo 19.

A los efectos señalados en el párrafo anterior, la evaluación consistirá en la comprobación de que los organismos de evaluación de la conformidad cumplan con los requisitos establecidos en el anexo III.

La notificación se llevará a cabo de acuerdo con el procedimiento establecido en el anexo IV.

En lo que atañe al seguimiento de los organismos notificados, la Dirección General de la Marina Mercante comprobará, cada dos años, el cumplimiento de lo dispuesto en este Real Decreto por los mismos.

2. El Ministerio de Fomento podrá decidir que la evaluación y el seguimiento mencionados en el apartado 1 deban ser realizados por un organismo nacional de acreditación.

3. Cuando el Ministerio de Fomento delegue o encomiende de cualquier otro modo la evaluación, la notificación o el seguimiento contemplados en el apartado 1, habrá de hacerlo en una persona jurídica, sea o no de naturaleza pública, que deberá cumplir, «mutatis

mutandis», los requisitos establecidos en el anexo V. Además, deberá haber adoptado acuerdos destinados a cubrir las responsabilidades civiles que se deriven de sus actividades.

4. El Ministerio de Fomento asumirá la plena responsabilidad de las tareas realizadas por el organismo nacional de acreditación.

5. El citado Departamento deberá cumplir los requisitos contemplados en el anexo V.

Artículo 18. *Obligación de información de las autoridades notificantes.*

El Ministerio de Fomento informará a la Comisión Europea de sus procedimientos de evaluación y notificación de organismos de evaluación de la conformidad y de seguimiento de dichos organismos, así como de cualquier cambio en la información transmitida.

Artículo 19. *Filiales y subcontrataciones de los organismos notificados.*

1. Cuando el organismo notificado subcontrate tareas específicas relacionadas con la evaluación de la conformidad o recurra a una filial, se asegurará de que el subcontratista o la filial cumplen los requisitos establecidos en el anexo III e informará a la autoridad notificante en consecuencia.

2. El organismo notificado asumirá la plena responsabilidad de las tareas realizadas por los subcontratistas o las filiales, con independencia de dónde estén establecidos.

3. Las actividades solo podrán subcontratarse o delegarse en una filial con el consentimiento del cliente.

4. El organismo notificado mantendrá a disposición de la autoridad notificante los documentos pertinentes sobre la evaluación de las cualificaciones del subcontratista o de la filial, así como el trabajo que cualquiera de estos realice según lo dispuesto en este real decreto.

Artículo 20. *Cambios en las notificaciones.*

1. Si el Ministerio de Fomento comprueba o recibe información de que un organismo notificado ha dejado de cumplir los requisitos establecidos en el anexo III o no está cumpliendo las obligaciones establecidas en este real decreto, restringirá, suspenderá o retirará la notificación, según proceda, dependiendo de la gravedad del incumplimiento de los requisitos u obligaciones, previa audiencia del citado organismo, e informará inmediatamente a la Comisión Europea y a los demás Estados miembros, a través del sistema de información facilitado por la Comisión a tal efecto.

2. En caso de restricción, suspensión o retirada de la notificación, o si el organismo notificado ha cesado su actividad, el Ministerio de Fomento adoptará las medidas oportunas para garantizar que los expedientes de dicho organismo sean tratados por otro organismo notificado o se pongan a disposición de las autoridades notificantes y de vigilancia del mercado competentes cuando estas los soliciten.

Artículo 21. *Cuestionamiento de la competencia de los organismos notificados.*

1. Sobre la base de la información de que disponga o que le haya sido comunicada, la Comisión Europea investigará todos los casos en los que albergue dudas de que un organismo notificado sea competente o siga cumpliendo los requisitos y las responsabilidades a los que esté sujeto.

2. El Ministerio de Fomento facilitará a la Comisión Europea, a petición de esta, toda la información en que se base la notificación o el mantenimiento de la competencia del organismo en cuestión.

Artículo 22. *Obligaciones operativas de los organismos notificados.*

1. Los organismos notificados realizarán evaluaciones de la conformidad o, en su caso, exigirán que sean realizadas por los subcontratistas o por las filiales siguiendo los procedimientos establecidos en el anexo II.

2. Si un organismo notificado comprueba que un fabricante no cumple las obligaciones establecidas en el artículo 11, instará al fabricante a adoptar sin demora las medidas correctoras oportunas y no expedirá el certificado de conformidad.

3. Si, en el transcurso del seguimiento de la conformidad posterior a la expedición del certificado, un organismo notificado constata que el producto ya no es conforme, instará al fabricante a adoptar sin demora las medidas correctoras oportunas y, si es necesario, suspenderá o retirará el certificado. Si no se adoptan medidas correctoras o estas no surten el efecto necesario, el organismo notificado, previa audiencia al fabricante, restringirá, suspenderá o retirará el certificado, según proceda.

Artículo 23. *Obligación de los organismos notificados de facilitar información.*

1. Los organismos notificados comunicarán al Ministerio de Fomento:

a) Toda denegación, restricción, suspensión o retirada de un certificado de conformidad.
b) Toda circunstancia que afecte al ámbito y a las condiciones de notificación.
c) Toda solicitud de información sobre las actividades de evaluación de la conformidad que hayan recibido de las autoridades de vigilancia del mercado.
d) Todas las actividades de evaluación de la conformidad realizadas dentro del ámbito para el que han sido notificados y cualquier otra actividad realizada, incluidas las actividades y la subcontratación transfronterizas, previa solicitud, en este último supuesto, del Ministerio de Fomento.

2. Los organismos notificados proporcionarán a la Comisión Europea y al Ministerio de Fomento, a solicitud de los mismos, información pertinente sobre cuestiones relacionadas con resultados negativos y positivos de la evaluación de conformidad. Los organismos notificados proporcionarán a los demás organismos que hayan sido notificados y que realicen actividades de evaluación de la conformidad sobre los mismos productos, información sobre cuestiones relacionadas con resultados negativos y, previa solicitud, con resultados positivos de la evaluación de conformidad.

Artículo 24. *Marco de vigilancia del mercado de la Unión Europea.*

1. La Dirección General de la Marina Mercante, a través de los servicios de Inspección Marítima regulados en el Reglamento de Inspección y Certificación de Buques Civiles, llevará a cabo la vigilancia del mercado de equipos marinos de conformidad con el marco de vigilancia del mercado de la UE, establecido en el capítulo III del Reglamento (CE) número 765/2008 del Parlamento europeo y del Consejo de 9 de julio y con arreglo a los apartados siguientes del presente artículo.
2. Los medios materiales y los programas españoles de vigilancia del mercado tendrán en cuenta las características específicas del sector de los equipos marinos, incluidos los diversos procedimientos llevados a cabo como parte de la evaluación de la conformidad, y, en particular, las responsabilidades que los Convenios internacionales imponen al Ministerio de Fomento.
3. La vigilancia del mercado podrá incluir inspecciones documentales, así como inspecciones de los equipos marinos que lleven la marca de la rueda de timón, independientemente de que hayan sido instalados o no a bordo de los buques.
4. Las inspecciones de equipos marinos ya instalados a bordo se limitarán al examen mientras los equipos sigan funcionando plenamente a bordo. Los servicios de Inspección Marítima adoptarán, en su caso, las medidas y previsiones contenidas en el Reglamento de Inspección y Certificación de Buques Civiles para garantizar que el estado de funcionamiento de los citados equipos se ajusta a lo dispuesto en este real decreto.
5. Los Servicios de Inspección Marítima inspeccionaran los equipos marinos no instalados a bordo en fábricas, establecimientos mercantiles u otros similares y acordaran su precinto o retirada provisional cuando consideren que son defectuosos, por no cumplir los requisitos exigidos, o que entrañan riesgos para la seguridad marítima, la salud o el medio ambiente. El acuerdo se comunicará al interesado en los términos establecidos la Ley 39/2015, de 1 de octubre, del Procedimiento Administrativo Común de las Administraciones Públicas, indicándole su derecho a formular alegaciones y a proponer prueba en el plazo improrrogable de tres días desde la notificación.
La apertura de un período de prueba podrá acordarse de oficio o a instancia parte y se practicará en un periodo máximo de diez días y en los términos que establece el artículo 77 de la Ley 39/2015, de 1 de octubre.

El Director General de la Marina Mercante, si las actuaciones se hubieran iniciado por los servicios centrales de inspección, o el capitán marítimo, si se iniciaron por los servicios periféricos, dictaran resolución una vez concluido el período de prueba y la fase de alegaciones, en su caso, o si estas no se realizaron. En la resolución se acordará, según proceda, levantar el precintado o bien retirar el producto del mercado con carácter definitivo o provisionalmente, en tanto no sea subsanada la deficiencia o eliminado el riesgo que entrañe.

Contra la mencionada resolución se podrá interponer recurso de alzada, en los términos que señala la Ley 39/2015, de 1 de octubre.

6. Si la Dirección General de la Marina Mercante tiene la intención de realizar una inspección por muestreo, podrá solicitar al fabricante que le facilite, en la medida en que sea razonable y factible, las muestras necesarias, o que le dé acceso a las mismas sobre el terreno, todo ello por cuenta del fabricante.

Artículo 25. *Procedimiento en el caso de equipos marinos que entrañen riesgos a nivel nacional.*

1. Cuando la Dirección General de la Marina Mercante tenga motivos suficientes para considerar que un equipo marino incluido en el ámbito de aplicación de este real decreto entraña riesgos para la seguridad marítima, la salud o el medio ambiente, llevará a cabo una evaluación respecto de dicho equipo atendiendo a todos los requisitos establecidos en este real decreto. Los agentes económicos en cuestión cooperarán en todo lo necesario con el mencionado centro directivo.

2. Cuando, en el transcurso de la evaluación mencionada en el párrafo anterior, la Dirección General de la Marina Mercante constate que el equipo marino no cumple los requisitos establecidos en este real decreto, instará sin demora al agente económico responsable para que adopte las medidas correctoras oportunas a fin de adaptar el equipo marino a los citados requisitos, retirarlo del mercado o recuperarlo en un plazo de tiempo razonable, proporcional a la naturaleza del riesgo, según lo que el Ministerio de Fomento prescriba, siendo de aplicación a dichas medidas el artículo 21 del Reglamento (CE) número 765/2008 del Parlamento Europeo y del Consejo de 9 de julio.

El citado centro directivo informará en consecuencia al organismo notificado competente.

3. Cuando la Dirección General de la Marina Mercante considere que el incumplimiento no se limita al territorio español o a los buques equipados en España, el Ministerio de Fomento informará a la Comisión Europea y a los demás Estados miembros, por medio del sistema de información facilitado por la Comisión a efectos de vigilancia del mercado, de los resultados de la evaluación llevada a cabo en virtud del apartado 1 y de las medidas que haya pedido al agente económico que adopte.

4. El agente económico se asegurará de que se adoptan todas las medidas correctoras oportunas en relación con todos los equipos afectados que haya comercializado en toda la Unión Europea o, en su caso, instalado o entregado para su instalación a bordo de buques españoles.

5. Si el agente económico en cuestión no adopta las medidas correctoras adecuadas en el plazo de tiempo establecido por la Dirección General de la Marina Mercante de acuerdo con el apartado 1, párrafo segundo, o bien no cumple por cualquier otro motivo las obligaciones que le impone este real decreto, el citado centro directivo adoptará todas las medidas provisionales adecuadas para prohibir o restringir la comercialización del equipo en el mercado nacional o su instalación a bordo de buques comprendidos en el ámbito de aplicación de este real decreto, o para retirarlo del mercado o recuperarlo, informando sin demora a la Comisión y a los demás Estados miembros de tales medidas.

6. La información sobre las medidas a las que se refiere el apartado 4, incluirá todos los detalles disponibles, en particular los datos necesarios para la identificación de los equipos marinos no conformes, el origen del producto, la naturaleza de la supuesta no conformidad y del riesgo que entrañe, y la naturaleza y duración de las medidas adoptadas, así como los argumentos expuestos por el agente económico en cuestión. En particular, la Dirección General de la Marina Mercante indicará si la no conformidad se debe a uno de los motivos siguientes:

a) El equipo marino no cumple los requisitos de diseño, construcción y rendimiento aplicables establecidos en el artículo 4.

b) No se cumplen las normas de ensayo mencionadas en el artículo 4 durante el procedimiento de evaluación de la conformidad.

c) Se observan deficiencias en las normas de ensayo.

7. En aquellos casos en los que la Dirección General de la Marina Mercante no sea quien inicia el procedimiento, Ministerio de Fomento informará sin demora a la Comisión Europea y a los demás Estados miembros de toda medida que adopte y de cualquier dato adicional de que disponga sobre la no conformidad del equipo marino en cuestión y, en caso de desacuerdo con la medida nacional notificada, presentará sus objeciones al respecto.

8. Si, en el plazo de cuatro meses desde la recepción de la información sobre las medidas adoptadas de acuerdo con el apartado 4, ningún Estado miembro ni la Comisión Europea presentan objeción alguna sobre una medida provisional adoptada por el citado Centro Directivo, la medida se considerará justificada.

9. La Dirección General de la Marina Mercante velará por que se adopten sin demora las medidas restrictivas adecuadas respecto del equipo marino en cuestión, tales como la retirada del mercado del producto.

Artículo 26. *Procedimiento de salvaguardia de la Unión Europea.*

Si una vez concluido el procedimiento establecido en los apartados 3 y 4 del artículo 25 se formulan objeciones contra una medida adoptada por y esta no se considerase justificada, la Dirección General de la Marina Mercante la retirará.

Artículo 27. *Productos conformes que, no obstante, entrañen riesgos para la seguridad marítima, la salud o la protección del medio ambiente.*

1. Si tras efectuar una evaluación según lo dispuesto en el apartado 1 del artículo 25, la Dirección General de la Marina Mercante comprueba que un equipo marino que es conforme a lo dispuesto en este real decreto entraña, no obstante, riesgos para la seguridad marítima, la salud o el medio ambiente instará al agente económico implicado a que adopte todas las medidas adecuadas para asegurarse de que cuando el equipo se introduzca en el mercado hayan desaparecido dichos riesgos o para se hayan subsanado sus deficiencias, o bien instará a dicho agente para su recuperación o para su retirada del mercado. Todo ello en el plazo de tiempo razonable y proporcional a la naturaleza del riesgo que la Dirección General de la Marina Mercante considere.

2. El agente económico se asegurará de que se adoptan medidas correctoras en relación con todos los productos en cuestión que haya comercializado en toda la Unión Europea o instalado a bordo de buques de la Unión Europea.

3. El Ministerio de Fomento informará inmediatamente a la Comisión Europea y a los demás Estados miembros al respecto. La información facilitada incluirá todos los detalles disponibles, en particular los datos necesarios para identificar el equipo y determinar su origen, la cadena de suministro, la naturaleza de los riesgos de que se trate y la naturaleza y duración de las medidas adoptadas en España.

Artículo 28. *Incumplimiento formal.*

1. Sin perjuicio de lo dispuesto en el artículo 25, si la Dirección General de la Marina Mercante constata una de las situaciones indicadas a continuación, pedirá al agente económico correspondiente que subsane la deficiencia en cuestión:

a) La colocación de la marca de la rueda de timón infringe el artículo 8 o el artículo 9.

b) No se ha colocado la marca de la rueda de timón.

c) No se ha redactado la declaración UE de conformidad.

d) No se ha redactado correctamente la declaración UE de conformidad.

e) La documentación técnica no está disponible o es incompleta.

f) No se ha enviado al buque la declaración UE de conformidad.

2. Si la deficiencia indicada en el apartado 1 persiste, la Dirección General de la Marina Mercante no permitirá la instalación o la utilización del equipo marino hasta que el mismo

haya sido reparado o se haya subsanado la deficiencia, o bien restringirá o prohibirá su comercialización o lo retirará del mercado.

A los efectos señalados en el párrafo anterior, se llevarán a cabo las previsiones y determinaciones contenidas en el Reglamento de Inspección y Certificación de Buques Civiles, en especial de su capítulo VIII, por parte de los servicios de Inspección Marítima regulados en dicho Reglamento en lo que atañe a los equipos instalados a bordo.

Para los equipos no instalados a bordo se actuará como se indica en el apartado 4 del artículo 24.

Artículo 29. *Expedición de certificados especiales basados en innovaciones técnicas excepcionales.*

1. En el caso de que se produjeran innovaciones técnicas excepcionales, el Ministerio de Fomento, cuando se trate de buques de otros Estados miembros de la Unión Europea, podrá autorizar que se instalen a bordo de los mismos equipos marinos que no cumplan los procedimientos de evaluación de la conformidad, si se comprueba mediante ensayos o de otro modo, a satisfacción del citado departamento, que los citados equipos cumplen los objetivos de este real decreto.

2. Los procedimientos de ensayo no introducirán discriminaciones de ningún tipo entre los equipos marinos fabricados en España y los equipos marinos fabricados en otros Estados.

3. El Ministerio de Fomento expedirá, para los equipos marinos a los que sea aplicable el presente artículo, un certificado que deberá acompañar siempre al equipo y en el que constará la autorización de dicho Ministerio para que el equipo pueda ser instalado a bordo, así como toda restricción o disposición relativa a su utilización.

4. En caso de que el Ministerio de Fomento autorice la instalación en un buque de otro Estado miembro de la Unión Europea de equipos marinos a los que sea aplicable el presente artículo, deberá comunicar inmediatamente a la Comisión Europea y a los demás Estados miembros los detalles de esa autorización, así como los informes de todos los ensayos, evaluaciones y procedimientos de evaluación de la conformidad pertinentes.

5. Si un buque con equipos marinos instalados a bordo en las condiciones mencionadas en el apartado 1 se abandera en otro Estado miembro, el Ministerio de Fomento podrá adoptar las medidas necesarias, que podrán incluir ensayos y demostraciones prácticas, para asegurarse de que los equipos marinos son al menos tan eficaces como otros equipos que cumplen los procedimientos de evaluación de la conformidad.

Artículo 30. *Expedición de certificados especiales por motivos de ensayo o evaluación.*

Por motivos de ensayo o evaluación del equipo, el Ministerio de Fomento podrá autorizar la instalación a bordo de buques de otros Estados miembros de la Unión Europea de equipos marinos que no cumplan los procedimientos de evaluación de la conformidad o no entren dentro del ámbito de aplicación del artículo 29 si se cumplen los siguientes requisitos:

a) Que el Ministerio de Fomento expida un certificado que deberá acompañar siempre al equipo marino y en el que constará la autorización para que el equipo pueda ser instalado a bordo de dichos buques, así como toda restricción o disposición relativa a la utilización del equipo en cuestión.

b) Que la autorización se limite al período considerado por el Ministerio de Fomento como necesario para completar los ensayos, período que deberá ser lo más corto posible.

c) Que el equipo marino no se utilice en lugar de un equipo que cumple los requisitos de este real decreto ni lo sustituya, debiendo permanecer este último a bordo de los citados buques en estado de funcionamiento y en condiciones de uso inmediato.

Artículo 31. *Expedición de certificados de aprobación provisional.*

1. Cuando deba sustituirse un equipo marino en un puerto situado fuera de la Unión Europea y en circunstancias excepcionales, que deberán ser debidamente justificadas ante el Ministerio de Fomento, en las que no sea posible por razones de tiempo, plazos o costes instalar a bordo un equipo que lleve la marca de la rueda de timón, se podrá instalar a bordo otro equipo marino según a lo dispuesto en los apartados 2 a 4.

2. El equipo marino instalado a bordo irá acompañado de la documentación expedida por un Estado miembro de la OMI, que sea parte en los Convenios aplicables, en la que se certifique la conformidad con los requisitos de la OMI.

3. Se informará inmediatamente al Ministerio de Fomento sobre la naturaleza y las características de dicho equipo marino.

4. El Ministerio de Fomento deberá cerciorarse lo antes posible de que el equipo marino al que se refiere el apartado 1, así como la correspondiente documentación relativa a los ensayos efectuados, cumple los requisitos aplicables de los instrumentos internacionales y de este real decreto.

5. Cuando se demuestre que un determinado equipo marino con la marca de la rueda de timón no está disponible en el mercado, el Ministerio de Fomento podrá autorizar la instalación a bordo de otro equipo marino según lo dispuesto en los apartados 6 a 8.

6. El equipo marino autorizado cumplirá, en la medida de lo posible, los requisitos y normas de ensayo mencionados en el artículo 4.

7. El equipo marino instalado a bordo irá acompañado de un certificado de aprobación provisional expedido por el Ministerio de Fomento o por otro Estado miembro de la Unión Europea, en el que se indicará lo siguiente:

a) El equipo provisto de la marca de la rueda de timón que sustituye al equipo certificado;

b) las circunstancias precisas en las que se expidió el certificado de aprobación y, en particular, la inexistencia en el mercado de un equipo con la marca de la rueda de timón;

c) los requisitos exactos de diseño, construcción y rendimiento en relación con los cuales el equipo fue aprobado por el Ministerio de Fomento o por el otro Estado miembro de la Unión Europea que expidió el certificado;

d) las normas de ensayo utilizadas, en su caso, en los procedimientos de aprobación correspondientes.

8. El Ministerio de Fomento o bien el otro Estado miembro de la Unión Europea que expida el certificado de aprobación provisional informará de ello de inmediato a la Comisión Europea. Si ésta considera que no se han cumplido las condiciones contempladas en los apartados 6 y 7, podrá pedir al citado Ministerio o al otro Estado miembro de la Unión Europea, mediante actos de ejecución, que anule dicho certificado o adopte otras medidas adecuadas. Dichos actos de ejecución se adoptarán de conformidad con el procedimiento de examen a que se refiere el apartado 2 del artículo 3, de la Directiva 2014/90/UE del Parlamento Europeo y del Consejo de 23 de julio.

Artículo 32. *Coordinación de los organismos notificados.*

El Ministerio de Fomento se asegurará de que los organismos notificados participan en el trabajo del grupo sectorial de organismos notificados que deberá promover la Comisión Europea, directamente o por medio de representantes designados.

Artículo 33. *Notificaciones a la Comisión.*

El Ministerio de Fomento notificará a la Comisión Europea, por medio del sistema de información facilitado por ella al efecto, el nombre y datos de contacto de los funcionarios encargados de la aplicación de este real decreto

Disposición adicional única. *Régimen sancionador.*

Las acciones u omisiones que contravengan lo dispuesto en este real decreto se sancionarán de conformidad con lo previsto en el título IV del Libro tercero del texto refundido de la Ley de Puertos del Estado y de la Marina Mercante, aprobada por el Real Decreto-Legislativo 2/2011, de 5 de septiembre, sin perjuicio de las competencias sancionadoras establecidas en el título V de la Ley 21/1992, de 16 de julio, de Industria.

Disposición transitoria única. *Régimen transitorio.*

El anexo A del Real Decreto 809/1999, de 14 de mayo, en su versión aprobada por la Orden FOM/2258/2015, de 23 de octubre, permanecerá vigente hasta tanto la Comisión

Europea comunique los actos de ejecución a los que se refiere el apartado 2 del artículo 35 de la Directiva 2014/90/UE del Parlamento Europeo y del Consejo, de 23 de julio.

Disposición derogatoria única. *Derogación normativa.*

Queda derogado el Real Decreto 809/1999 de 14 de mayo por el que se regulan los requisitos que deben reunir los equipos marinos destinados a ser embarcados en los buques, en aplicación de la Directiva 96/98/CE, modificada por la Directiva 98/85/CE, sin perjuicio de lo dispuesto en la disposición transitoria única, así como cuantas disposiciones de igual o inferior rango se opongan a lo dispuesto en este real decreto.

Disposición final primera. *Título competencial.*

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

Disposición final segunda. *Incorporación de derecho de la Unión Europea.*

Mediante este real decreto se incorpora al ordenamiento jurídico español la Directiva 2014/90/UE del Parlamento Europeo y del Consejo, de 23 de julio de 2014 sobre equipos marinos, por la que se deroga la Directiva 96/98/CE del Consejo.

Disposición final tercera. *Inspección de los equipos marinos.*

Las referencias que en el Reglamento de Inspección y Certificación de Buques Civiles, aprobado por el Real Decreto 1837/2000, de 10 de noviembre, se hacen al Real Decreto 809/1999, de 14 de mayo, por el que se regulan los requisitos que deban reunir los equipos marinos destinados a ser embarcados en los buques deben entenderse hechas a este real decreto.

Disposición final cuarta. *Habilitación normativa.*

Se faculta al Ministerio de Fomento para aprobar cuantas disposiciones sean necesarias para el desarrollo y aplicación de lo dispuesto en este real decreto

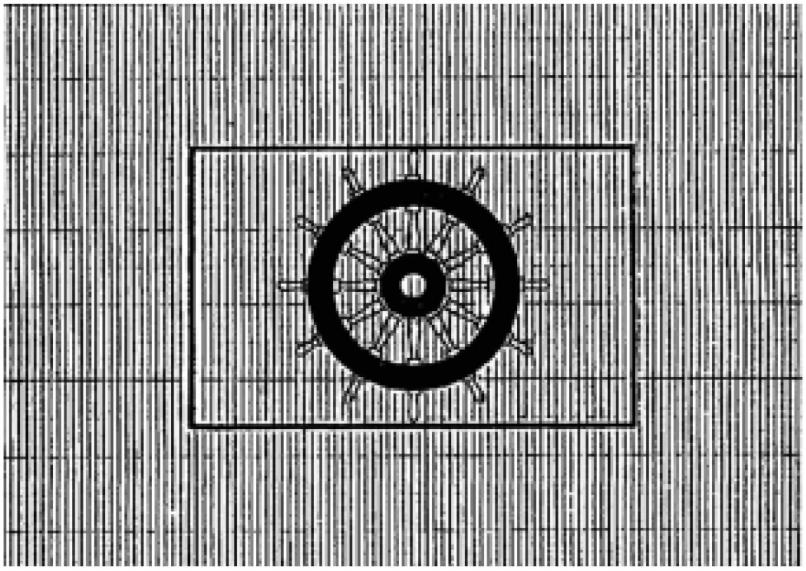
Disposición final quinta. *Entrada en vigor.*

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

ANEXO I

Marca de la rueda de timón

El marcado de conformidad tendrá el siguiente diseño:



− En caso de reducirse o aumentarse el tamaño de la marca de la rueda de timón, deberán conservarse las proporciones de este logotipo.

− Los diferentes elementos de la marca deberán tener una dimensión vertical apreciablemente igual, que no será inferior a 5 mm.

− Se podrá eximir de esta dimensión mínima en el caso de dispositivos de pequeño tamaño.

ANEXO II

Procedimientos de evaluación de la conformidad

I. Módulo B: Examen CE de tipo

1. El examen CE de tipo es la parte de un procedimiento de evaluación de la conformidad mediante la cual un organismo notificado examina el diseño técnico de los equipos marinos y verifica y da fe de que su diseño técnico cumple los requisitos aplicables.

2. El examen CE de tipo puede efectuarse de cualquiera de las formas siguientes:

2.1 El examen de una muestra, representativa de la producción prevista, del producto completo (tipo de producción).

2.2 La evaluación de la adecuación del diseño técnico de los equipos marinos mediante el examen de la documentación técnica y la documentación de apoyo a que se hace referencia en el punto 3, más el examen de las muestras, representativas de la producción prevista, de una o varias partes esenciales del producto (combinación del tipo de producción y el tipo de diseño).

3. La solicitud de examen CE de tipo la presentará el fabricante ante un único organismo notificado elegido por él.

Dicha solicitud contendrá:

3.1 El nombre y la dirección del fabricante y, si la solicitud la presenta el representante autorizado, también el nombre y dirección de este.

3.2 Una declaración escrita de que no se ha presentado la misma solicitud ante ningún otro organismo notificado.

3.3 La documentación técnica, que permitirá evaluar la conformidad de los equipos marinos con los requisitos aplicables de los instrumentos internacionales mencionados en el artículo 4, e incluirá análisis adecuados y evaluación de los riesgos. La citada documentación especificará los requisitos aplicables y contemplará, en la medida en que sea

pertinente para la evaluación, el diseño, la fabricación y el funcionamiento de los equipos marinos. La documentación técnica incluirá, cuando proceda, al menos los siguientes elementos:

a) Una descripción general de los equipos marinos;
b) Los planos de diseño y fabricación, así como los esquemas de los componentes, subconjuntos, circuitos, etc.;
c) Las descripciones y explicaciones necesarias para la comprensión de dichos planos y esquemas, y del funcionamiento de los equipos marinos;
d) Una lista de los requisitos y normas de ensayo aplicables al equipo marino de que se trate de conformidad con este real decreto, así como descripciones de las soluciones adoptadas para cumplir dichos requisitos;
e) Los resultados de los cálculos de diseño, controles efectuados, etc.,
f) Los informes de los ensayos.

3.4 Las muestras representativas de la producción prevista. El organismo notificado podrá solicitar otras muestras si el programa de ensayo lo requiere.
3.5 La documentación de apoyo de la adecuación del diseño técnico. Esta documentación de apoyo mencionará todos los documentos que se hayan utilizado e incluirá, en caso necesario, los resultados de los ensayos realizados por el laboratorio competente del fabricante o por otro laboratorio de ensayo en nombre del fabricante y bajo la responsabilidad de este.

4. El organismo notificado llevará a cabo las tareas siguientes:

4.1 Respecto a los equipos marinos: Examinar la documentación técnica y la documentación de apoyo para evaluar la adecuación del diseño técnico de los equipos marinos.
4.2 Respecto a las muestras:

a) Comprobar que se han fabricado conforme a la documentación técnica, e identificar los elementos que se han diseñado con arreglo a las disposiciones aplicables de los requisitos y normas de ensayo aplicables, así como los elementos que se han diseñado sin aplicar las disposiciones correspondientes de dichas normas.
b) Realizar o hacer que se realicen los exámenes y ensayos oportunos de conformidad con el presente real decreto;
c) Acordar con el fabricante el lugar donde se realizarán los exámenes y los ensayos.

5. El organismo notificado elaborará un informe de evaluación que recoja las actividades realizadas de conformidad con el punto 4 y sus resultados. Sin perjuicio de sus obligaciones frente a las autoridades notificantes, el organismo notificado solo dará a conocer el contenido del informe, íntegramente o en parte, con el acuerdo del fabricante.
6. En caso de que el tipo cumpla los requisitos de los instrumentos internacionales aplicables al equipo marino en cuestión, el organismo notificado expedirá el certificado de examen CE de tipo al fabricante. El certificado incluirá el nombre y la dirección del fabricante, las conclusiones del examen, las condiciones de validez (en su caso) y los datos necesarios para la identificación del tipo aprobado. Se podrán adjuntar al certificado uno o varios anexos.
El certificado y sus anexos contendrán toda la información pertinente para evaluar la conformidad de los productos fabricados con el tipo examinado y permitir el control interno.
En caso de que el tipo no satisfaga los requisitos aplicables de los instrumentos internacionales, el organismo notificado denegará el certificado de examen CE de tipo e informará de ello al solicitante, explicando detalladamente los motivos de su denegación.
7. Si el tipo aprobado deja de cumplir los requisitos aplicables, el organismo notificado determinará si es necesario un nuevo procedimiento de evaluación de la conformidad u otras pruebas.
El fabricante informará al organismo notificado en posesión de la documentación técnica relativa al certificado de examen CE de tipo de todas las modificaciones del tipo aprobado que puedan afectar a la conformidad de los equipos marinos con los requisitos de los instrumentos internacionales aplicables o las condiciones de validez del certificado. Tales

modificaciones requerirán una aprobación adicional en forma de añadido al certificado original de examen CE de tipo.

8. Cada organismo notificado informará a sus autoridades notificantes sobre los certificados de examen CE de tipo o cualquier añadido a los mismos que haya expedido o retirado, y, periódicamente o previa solicitud, pondrá a disposición de sus autoridades notificantes la lista de certificados o añadidos a los mismos que hayan sido rechazados, suspendidos o restringidos de otro modo.

Cada organismo notificado informará a los demás organismos notificados sobre los certificados de examen CE de tipo o cualquier añadido a los mismos que haya rechazado, retirado, suspendido o restringido de algún modo, y, previa solicitud, sobre los certificados o añadidos a los mismos que haya expedido.

La Comisión Europea, el Ministerio de Fomento y los demás organismos notificados podrán, previa solicitud, obtener una copia de los certificados de examen CE de tipo o sus añadidos. Previa solicitud, la Comisión Europea y el Ministerio de Fomento podrán obtener una copia de la documentación técnica y los resultados de los exámenes efectuados por el organismo notificado. El organismo notificado estará en posesión de una copia del certificado de examen CE de tipo, sus anexos y sus añadidos, así como del expediente técnico que incluya la documentación presentada por el fabricante hasta el final de la validez del certificado.

9. El fabricante conservará a disposición del Ministerio de Fomento una copia del certificado de examen CE de tipo, sus anexos y sus añadidos, así como la documentación técnica durante un período de al menos diez años desde la colocación de la marca de la rueda de timón en el último producto fabricado y en ningún caso inferior al de vida útil prevista del equipo marino de que se trate.

10. El representante autorizado del fabricante podrá presentar la solicitud a que se hace referencia en el punto 3 y cumplir las obligaciones contempladas en los puntos 7 y 9, siempre que estén especificadas en su mandato.

II. Módulo D: Conformidad con el tipo basada en el aseguramiento de la calidad del proceso de producción

1. La conformidad con el tipo basada en el aseguramiento de la calidad del proceso de producción es la parte de un procedimiento de evaluación de la conformidad mediante la cual el fabricante cumple las obligaciones establecidas en los puntos 2 y 5, y garantiza y declara, bajo su exclusiva responsabilidad, que los equipos marinos en cuestión son conformes al tipo descrito en el certificado de examen CE de tipo y satisfacen los requisitos de los instrumentos internacionales que les son aplicables.

2. Fabricación. El fabricante gestionará un sistema de calidad aprobado para la fabricación, la inspección de los productos acabados y el ensayo de los productos en cuestión, tal y como se especifica en el punto 3, y estará sujeto a la supervisión especificada en el punto 4.

3. Sistema de calidad.

3.1 El fabricante presentará una solicitud de evaluación de su sistema de calidad, para los equipos marinos de que se trate, ante el organismo notificado de su elección.

Dicha solicitud contendrá:

a) El nombre y la dirección del fabricante y, si la solicitud la presenta el representante autorizado, también el nombre y la dirección de este.

b) Una declaración escrita de que no se ha presentado la misma solicitud ante ningún otro organismo notificado.

c) Toda la información pertinente según la categoría de equipos marinos contemplados.

d) La documentación relativa al sistema de calidad.

e) La documentación técnica del tipo aprobado y una copia del certificado de examen CE de tipo.

3.2 El sistema de calidad garantizará la conformidad de los productos con el tipo descrito en el certificado de examen CE de tipo y que cumplen los requisitos de los instrumentos internacionales que les son aplicables.

Todos los elementos, requisitos y disposiciones adoptados por el fabricante deberán reunirse de forma sistemática y ordenada en una documentación compuesta por políticas, procedimientos e instrucciones escritas. Esta documentación relativa al sistema de calidad deberá permitir una interpretación uniforme de los programas, planes, manuales y expedientes de calidad.

En particular, incluirá una descripción adecuada de:

a) Los objetivos de calidad y la estructura organizativa, las responsabilidades y las competencias de la dirección en cuanto a la calidad del producto.

b) Las técnicas correspondientes de fabricación y control y aseguramiento de la calidad, así como los procesos y actuaciones sistemáticas que se utilizarán.

c) Los controles y ensayos que se realizarán antes, durante y después de la fabricación, así como la frecuencia con la que tendrán lugar.

d) Los documentos relativos a la calidad, como informes de inspección y datos de los ensayos, datos de calibrado, informes de cualificación del personal implicado, entre otros etc., y

e) Los medios de supervisión que permitan controlar la obtención de la calidad requerida de los productos y el funcionamiento eficaz del sistema de calidad.

3.3 El organismo notificado evaluará el sistema de calidad para determinar si cumple los requisitos especificados en el punto 3.2.

Además de experiencia en sistemas de gestión de la calidad, el equipo de auditoría tendrá, como mínimo, un miembro con experiencia en evaluación en el campo y la tecnología de los equipos marinos en cuestión, así como conocimientos sobre los requisitos aplicables de los instrumentos internacionales. La auditoría incluirá una visita de evaluación a los locales del fabricante. El equipo de auditoría revisará la documentación técnica mencionada en el punto 3.1.e), para comprobar si el fabricante es capaz de identificar los requisitos aplicables de los instrumentos internacionales y de efectuar los exámenes necesarios a fin de garantizar que el producto cumpla dichos requisitos.

La decisión será notificada al fabricante. La notificación contendrá las conclusiones del control y la decisión de evaluación motivada.

3.4 El fabricante se comprometerá a cumplir las obligaciones que se derivan del sistema de calidad aprobado y a mantenerlo de forma que siga siendo adecuado y eficaz.

3.5 El fabricante mantendrá informado al organismo notificado que ha aprobado el sistema de calidad sobre cualquier modificación prevista del mismo.

El organismo notificado evaluará los cambios propuestos y decidirá si el sistema de calidad modificado seguirá cumpliendo los requisitos mencionados en el punto 3.2, o si es necesario realizar una nueva evaluación.

La decisión será notificada al fabricante. La notificación contendrá las conclusiones del control y la decisión de evaluación motivada.

4. Supervisión bajo la responsabilidad del organismo notificado.

4.1 La finalidad de la supervisión es garantizar que el fabricante cumpla correctamente las obligaciones derivadas del sistema de calidad aprobado.

4.2 A efectos de evaluación, el fabricante permitirá al organismo notificado acceder a los locales de fabricación, inspección, ensayo y almacenamiento, y le facilitará toda la información necesaria, en particular:

a) La documentación sobre el sistema de calidad,

b) Los expedientes de calidad, como los informes de inspección y datos de ensayos, los datos de calibrado, los informes sobre la cualificación del personal implicado, entre otros.

4.3 El organismo notificado realizará periódicamente auditorías para asegurarse de que el fabricante mantiene y aplica el sistema de control de la calidad y proporcionará un informe de la auditoría al fabricante.

4.4 Por otra parte, el organismo notificado podrá efectuar visitas por sorpresa al fabricante, salvo que, en virtud de la legislación nacional, se apliquen por razones de defensa o seguridad determinadas restricciones a dichas visitas. Durante tales visitas el organismo notificado podrá, si ello fuera necesario, efectuar o hacer efectuar ensayos sobre el producto para comprobar el correcto funcionamiento del sistema de calidad. El organismo

notificado proporcionará al fabricante un informe de la visita y, si se han efectuado ensayos, un informe de los mismos.

5. Marcado de conformidad y declaración de conformidad.

5.1 El fabricante colocará la marca de la rueda de timón a que se refiere el artículo 8 de este real decreto y, bajo la responsabilidad del organismo notificado mencionado en el punto 3.1, el número de identificación de este último en cada equipo marino que sea conforme al tipo descrito en el certificado de examen CE de tipo y satisfaga los requisitos aplicables de los instrumentos internacionales.

5.2 El fabricante redactará una declaración de conformidad para cada modelo de producto y la mantendrá a disposición de las autoridades nacionales durante un período de al menos diez años desde la colocación de la marca de la rueda de timón en el último producto fabricado y en ningún caso inferior al de vida útil prevista del equipo marino de que se trate. En la declaración de conformidad se identificará el modelo de equipo marino para el cual ha sido elaborada.

Se facilitará una copia de la declaración de conformidad a las autoridades competentes que lo soliciten.

6. El fabricante mantendrá a disposición del Ministerio de Fomento durante un período de al menos diez años desde la colocación de la marca de la rueda de timón en el último producto fabricado y en ningún caso inferior al de vida útil prevista del equipo marino de que se trate:

a) La documentación mencionada en el punto 3.1,

b) La modificación a que se refiere el punto 3.5, según haya sido aprobada,

c) Las decisiones y los informes del organismo notificado mencionados en los puntos 3.5, 4.3 y 4.4.

7. Cada organismo notificado informará al Ministerio de Fomento sobre las aprobaciones de sistemas de calidad expedidas o retiradas, y, periódicamente o previa solicitud, pondrá a disposición de sus autoridades notificantes la lista de aprobaciones de sistemas de calidad que haya rechazado, suspendido o restringido de otro modo.

Cada organismo notificado informará a los demás organismos notificados sobre las aprobaciones de sistemas de calidad que haya rechazado, suspendido, retirado o restringido de otro modo, y, previa solicitud, de las aprobaciones de sistemas de calidad que haya expedido.

8. Representante autorizado. Las obligaciones del fabricante mencionadas en los puntos 3.1, 3.5, 5 y 6 podrá cumplirlas, en nombre y bajo la responsabilidad de este, su representante autorizado, siempre que estén especificadas en su mandato.

III. Módulo E: Conformidad con el tipo basada en el aseguramiento de la calidad del producto

1. La conformidad con el tipo basada en el aseguramiento de la calidad del producto es la parte de un procedimiento de evaluación de la conformidad mediante la cual el fabricante cumple las obligaciones establecidas en los puntos 2 y 5, y garantiza y declara, bajo su exclusiva responsabilidad, que los equipos marinos en cuestión son conformes al tipo descrito en el certificado de examen CE de tipo y satisfacen los requisitos de los instrumentos internacionales que les son aplicables.

2. Fabricación. El fabricante gestionará un sistema de calidad aprobado para la inspección de los productos acabados y el ensayo de los productos en cuestión, tal y como se especifica en el punto 3, y estará sujeto a la supervisión especificada en el punto 4.

3. Sistema de calidad

3.1 El fabricante presentará, para los equipos marinos de que se trate, una solicitud de evaluación de su sistema de calidad ante un organismo notificado de su elección.

Dicha solicitud contendrá:

a) El nombre y la dirección del fabricante y, si la solicitud la presenta el representante autorizado, también el nombre y la dirección de este.

b) Una declaración escrita de que no se ha presentado la misma solicitud ante ningún otro organismo notificado.

c) Toda la información pertinente según la categoría de equipos marinos contemplados.

d) La documentación relativa al sistema de calidad.

e) La documentación técnica del tipo aprobado y una copia del certificado de examen CE de tipo.

3.2 El sistema de calidad garantizará la conformidad de los productos con el tipo descrito en el certificado de examen CE de tipo y los requisitos aplicables de los instrumentos internacionales.

Todos los elementos, requisitos y disposiciones adoptados por el fabricante deberán reunirse de forma sistemática y ordenada en una documentación compuesta por políticas, procedimientos e instrucciones escritos. Esta documentación relativa al sistema de calidad deberá permitir una interpretación uniforme de los programas, planes, manuales y expedientes de calidad.

En particular, incluirá una descripción adecuada de:

a) los objetivos de calidad y la estructura organizativa, las responsabilidades y las competencias de la dirección en cuanto a la calidad del producto,

b) los controles y ensayos que se realizarán después de la fabricación,

c) los documentos relativos a la calidad, como informes de inspección y datos de los ensayos, datos de calibrado, informes de cualificación del personal implicado, etc.,

d) los medios de supervisión que permitan controlar el funcionamiento eficaz del sistema de calidad.

3.3 El organismo notificado evaluará el sistema de calidad para determinar si cumple los requisitos especificados en el punto 3.2.

Además de experiencia en sistemas de gestión de la calidad, el equipo de auditoría tendrá, como mínimo, un miembro con experiencia en evaluación en el campo y la tecnología de los equipos marinos en cuestión, así como conocimientos sobre los requisitos aplicables de los instrumentos internacionales. La auditoría incluirá una visita de evaluación a los locales del fabricante. El equipo de auditoría revisará la documentación técnica mencionada en el punto 3.1.e) para comprobar si el fabricante es capaz de identificar los requisitos aplicables de los instrumentos internacionales y de efectuar los exámenes necesarios a fin de garantizar que el producto cumpla dichos requisitos.

La decisión será notificada al fabricante. La notificación contendrá las conclusiones del control y la decisión de evaluación motivada.

3.4 El fabricante se comprometerá a cumplir las obligaciones que se derivan del sistema de calidad aprobado y a mantenerlo de forma que siga siendo adecuado y eficaz.

3.5 El fabricante mantendrá informado al organismo notificado que ha aprobado el sistema de calidad sobre cualquier modificación prevista del mismo.

El organismo notificado evaluará los cambios propuestos y decidirá si el sistema de calidad modificado seguirá cumpliendo los requisitos mencionados en el punto 3.2, o si es necesario realizar una nueva evaluación.

La decisión será notificada al fabricante. La notificación contendrá las conclusiones del control y la decisión de evaluación motivada.

4. Supervisión bajo la responsabilidad del organismo notificado.

4.1 La finalidad de la supervisión es garantizar que el fabricante cumpla correctamente las obligaciones derivadas del sistema de calidad aprobado.

4.2 A efectos de evaluación, el fabricante permitirá al organismo notificado acceder a los locales de fabricación, inspección, ensayo y almacenamiento, y le facilitará toda la información necesaria, en particular:

a) La documentación sobre el sistema de calidad,

b) Los expedientes de calidad, como los informes de inspección y datos de ensayos, los datos de calibrado, los informes sobre la cualificación del personal implicado, etc.

4.3 El organismo notificado realizará periódicamente auditorías para asegurarse de que el fabricante mantiene y aplica el sistema de control de la calidad y proporcionará un informe de la auditoría al fabricante.

4.4 Por otra parte, el organismo notificado podrá efectuar visitas por sorpresa al fabricante, salvo que, en virtud de la legislación nacional, se apliquen por razones de defensa o seguridad determinadas restricciones a dichas visitas. Durante tales visitas el organismo notificado podrá, si ello fuera necesario, efectuar o hacer efectuar ensayos sobre el producto para comprobar el correcto funcionamiento del sistema de calidad. El organismo notificado proporcionará al fabricante un informe de la visita y, si se han efectuado ensayos, un informe de los mismos.

5. Marcado de conformidad y declaración de conformidad.

5.1 El fabricante colocará la marca de la rueda de timón a que se refiere el artículo 8 de este real decreto y, bajo la responsabilidad del organismo notificado mencionado en el punto 3.1, el número de identificación de este último en cada equipo marino que sea conforme al tipo descrito en el certificado de examen CE de tipo y satisfaga los requisitos aplicables de los instrumentos internacionales.

5.2 El fabricante redactará una declaración de conformidad para cada modelo de producto y la mantendrá a disposición del Ministerio de Fomento durante un período de al menos diez años desde la colocación de la marca de la rueda de timón en el último producto fabricado y en ningún caso inferior al de vida útil prevista del equipo marino de que se trate. En la declaración de conformidad se identificará el modelo de equipo marino para el cual ha sido elaborada.

Se facilitará una copia de la declaración de conformidad a las autoridades competentes que lo soliciten.

6. El fabricante mantendrá a disposición del Ministerio de Fomento durante un período de al menos diez años desde la colocación de la marca de la rueda de timón en el último producto fabricado y en ningún caso inferior al de vida útil prevista del equipo marino de que se trate:

a) La documentación mencionada en el punto 3.1,

b) La modificación a que se refiere el punto 3.5, según haya sido aprobada,

c) Las decisiones y los informes del organismo notificado mencionados en los puntos 3.5, 4.3 y 4.4.

7. Cada organismo notificado informará al Ministerio de Fomento sobre las aprobaciones de sistemas de calidad expedidas o retiradas, y, periódicamente o previa solicitud, pondrá a disposición de sus autoridades notificantes la lista de aprobaciones de sistemas de calidad que haya rechazado, suspendido o restringido de otro modo.

Cada organismo notificado informará a los demás organismos notificados sobre las aprobaciones de sistemas de calidad que haya rechazado, suspendido o retirado y, previa solicitud, de las aprobaciones de sistemas de calidad que haya expedido.

8. Representante autorizado. Las obligaciones del fabricante mencionadas en los puntos 3.1, 3.5, 5 y 6 podrá cumplirlas, en nombre y bajo la responsabilidad de este, su representante autorizado siempre que estén especificadas en su mandato.

IV. Módulo F: Conformidad con el tipo basada en la verificación del producto

1. La conformidad con el tipo basada en la verificación del producto es la parte de un procedimiento de evaluación de conformidad mediante la cual el fabricante cumple las obligaciones establecidas en los puntos 2, 5.1 y 6, y garantiza y declara, bajo su exclusiva responsabilidad, que los productos en cuestión, sujetos a lo dispuesto en el punto 3, son conformes al tipo descrito en el certificado de examen CE de tipo y satisfacen los requisitos de los instrumentos internacionales que les son aplicables.

2. Fabricación. El fabricante tomará todas las medidas necesarias para que el proceso de fabricación y su supervisión garanticen la conformidad de los productos manufacturados con el tipo aprobado descrito en el certificado de examen CE de tipo y con los requisitos de los instrumentos internacionales que les son aplicables.

3. Verificación. Un organismo notificado elegido por el fabricante realizará los exámenes y ensayos apropiados para verificar la conformidad de los productos con el tipo aprobado descrito en el certificado de examen CE de tipo y los requisitos apropiados de los instrumentos internacionales.

Los exámenes y ensayos para comprobar la conformidad de los productos con los requisitos exigidos para los mismos serán realizados, a elección del fabricante, bien mediante el examen y ensayo de cada producto, según se especifica en el punto 4, o mediante el examen y ensayo de los productos sobre una base estadística, según se especifica en el punto 5.

4. Verificación de la conformidad mediante el examen y ensayo de cada producto.

4.1 Se examinarán individualmente todos los productos y se les someterá a los ensayos adecuados de conformidad con lo dispuesto en este real decreto para verificar su conformidad con el tipo aprobado descrito en el certificado de examen CE de tipo y con los requisitos exigidos por los instrumentos internacionales.

4.2 El organismo notificado emitirá un certificado de conformidad relativo a los exámenes y ensayos efectuados, y colocará su número de identificación en cada producto aprobado o hará que este sea colocado bajo su responsabilidad.

El fabricante mantendrá los certificados de conformidad disponibles para su inspección por parte del Ministerio de Fomento durante un período de al menos diez años desde la colocación de la marca de la rueda de timón en el último producto fabricado y en ningún caso inferior al de vida útil prevista del equipo marino de que se trate.

5. Verificación estadística de la conformidad.

5.1 El fabricante tomará todas las medidas necesarias para que el proceso de fabricación y su supervisión garanticen la homogeneidad de cada lote que se produzca, y presentará sus productos para su verificación en forma de lotes homogéneos.

5.2 Se seleccionará al azar una muestra de cada lote. Todos los productos de una muestra se examinarán individualmente y se realizarán los ensayos apropiados de conformidad con este real decreto para asegurar su conformidad con los requisitos aplicables de los instrumentos internacionales y determinar si el lote se acepta o se rechaza.

5.3 Si se acepta un lote, se aprueban todos los productos de que consta el lote, a excepción de los productos de la muestra que no hayan superado satisfactoriamente los ensayos.

El organismo notificado expedirá un certificado de conformidad relativo a los exámenes y ensayos efectuados, y colocará su número de identificación en cada producto aprobado o hará que este sea colocado bajo su responsabilidad.

El fabricante mantendrá los certificados de conformidad a disposición de las autoridades nacionales durante un período de al menos diez años desde la colocación de la marca de la rueda de timón en el último producto y en ningún caso inferior al de vida útil prevista del equipo marino de que se trate.

5.4 Si un lote es rechazado, el organismo notificado o las autoridades españolas competentes al respecto tomarán las medidas pertinentes para impedir su introducción en el mercado. En caso de rechazo frecuente de lotes, el organismo notificado podrá suspender la verificación estadística y tomar las medidas oportunas.

6. Marcado de conformidad y declaración de conformidad.

6.1 El fabricante colocará la marca de la rueda de timón a que se refiere el artículo 8 de este real decreto y, bajo la responsabilidad del organismo notificado mencionado en el punto 3, el número de identificación de este último en cada producto que sea conforme al tipo aprobado descrito en el certificado de examen CE de tipo y satisfaga los requisitos aplicables de los instrumentos internacionales.

6.2 El fabricante redactará una declaración de conformidad para cada modelo de producto y la mantendrá a disposición del Ministerio de Fomento durante un período de al menos diez años desde la colocación de la marca de la rueda de timón en el último producto fabricado y en ningún caso inferior al de vida útil prevista del equipo marino de que se trate. En la declaración de conformidad se identificará el modelo de equipo marino para el cual ha sido elaborada.

Se facilitará una copia de la declaración de conformidad a los órganos u organismos con competencias en materia de vigilancia de mercado que lo soliciten.

7. Con el visto bueno del organismo notificado, el fabricante podrá colocar el número de identificación de dicho organismo en los productos durante el proceso de fabricación bajo la responsabilidad del organismo notificado.

8. Representante autorizado. Las obligaciones del fabricante podrá cumplirlas su representante autorizado, en nombre y bajo la responsabilidad de aquel, siempre que estén especificadas en su mandato. El representante autorizado no podrá cumplir las obligaciones del fabricante mencionadas en los puntos 2 y 5.1.

V. Módulo G: Conformidad basada en la verificación por unidad

1. La conformidad basada en la verificación por unidad es el procedimiento de evaluación de conformidad mediante el cual el fabricante cumple las obligaciones establecidas en los puntos 2, 3 y 5, y garantiza y declara bajo su exclusiva responsabilidad que el producto en cuestión, que se ajusta a lo dispuesto en el punto 4, es conforme a los requisitos de los instrumentos internacionales que les son aplicables.

2. Documentación técnica. El fabricante elaborará la documentación técnica y la pondrá a disposición del organismo notificado a que se refiere el punto 4. La documentación permitirá evaluar si el producto cumple los requisitos aplicables, e incluirá adecuados análisis y evaluación de los riesgos. La documentación técnica especificará los requisitos aplicables y contemplará, en la medida en que sea pertinente para la evaluación, el diseño, la fabricación y el funcionamiento del producto. La documentación técnica incluirá, cuando proceda, al menos los siguientes elementos:

a) una descripción general del producto,

b) los planos de diseño y fabricación, así como los esquemas de los componentes, subconjuntos, circuitos, etc.,

c) las descripciones y explicaciones necesarias para la comprensión de dichos planos y esquemas y del funcionamiento del producto,

d) una lista de los requisitos y normas de ensayo aplicables al equipo marino de que se trate de conformidad con este real decreto, así como descripciones de las soluciones adoptadas para cumplir dichos requisitos,

e) los resultados de los cálculos de diseño realizados, los controles efectuados, y

f) los informes de los ensayos.

El fabricante mantendrá los certificados de conformidad a disposición de las autoridades nacionales durante un período de al menos diez años desde la colocación de la marca de la rueda de timón en el último producto fabricado y en ningún caso inferior al de vida útil prevista del equipo marino de que se trate.

3. Fabricación. El fabricante tomará todas las medidas necesarias para que el proceso de fabricación y su supervisión garanticen la conformidad del producto manufacturado con los requisitos aplicables de los instrumentos internacionales.

4. Verificación. Un organismo notificado elegido por el fabricante realizará los exámenes y ensayos apropiados de conformidad con este real decreto para comprobar la conformidad del producto con los requisitos aplicables de los instrumentos internacionales.

El organismo notificado emitirá un certificado de conformidad relativo a los exámenes y ensayos efectuados, y colocará su número de identificación en el producto aprobado, o hará que este sea colocado bajo su responsabilidad.

El fabricante mantendrá los certificados de conformidad a disposición del Ministerio de Fomento durante un período de al menos diez años desde la colocación de la marca de la rueda de timón en el último producto fabricado y en ningún caso inferior al de vida útil prevista del equipo marino de que se trate.

5. Marcado de conformidad y declaración de conformidad.

5.1 El fabricante colocará la marca de la rueda de timón a que se refiere el artículo 8 de este real decreto y, bajo la exclusiva responsabilidad del organismo notificado mencionado en el punto 4, el número de identificación de este último en cada producto que satisfaga los requisitos aplicables de los instrumentos internacionales.

5.2 El fabricante redactará una declaración de conformidad para cada modelo de producto y la mantendrá a disposición del Ministerio de Fomento durante un período de al menos diez años desde la colocación de la marca de la rueda de timón en el último producto fabricado y en ningún caso inferior al de vida útil prevista del equipo marino de que se trate. En la declaración de conformidad se identificará el producto para el cual ha sido elaborada.

Se facilitará una copia de la declaración de conformidad a los órganos u organismos con competencia en materia de vigilancia del mercado que lo soliciten.

6. Representante autorizado. Las obligaciones del fabricante mencionadas en los puntos 2 y 5 podrá cumplirlas su representante autorizado, en nombre y bajo la responsabilidad de aquel, siempre que estén especificadas en su mandato.

ANEXO III

Requisitos que deben cumplir los organismos de evaluación de la conformidad para convertirse en organismos notificados

1. A efectos de la notificación, un organismo de evaluación de la conformidad deberá cumplir los requisitos establecidos en los puntos 2 a 11.

2. El organismo de evaluación de la conformidad se establecerá según lo dispuesto en el ordenamiento jurídico español y tendrá personalidad jurídica.

3. El organismo de evaluación de la conformidad será independiente de la organización o del equipo marino que evalúa.

4. Se puede considerar organismo de evaluación de la conformidad a un organismo perteneciente a una asociación empresarial o una federación profesional que represente a las empresas que participan en el diseño, la fabricación, el suministro, el montaje, el uso o el mantenimiento de los equipos marinos que evalúa, a condición de que se demuestre su independencia y la ausencia de conflicto de intereses.

5. No podrá ser organismo de evaluación de la conformidad ningún miembro de la alta dirección del mismo ni el personal responsable de la realización de las tareas de evaluación de la conformidad, el diseñador, el fabricante, el proveedor, el instalador, el comprador, el dueño, el usuario o el encargado del mantenimiento de los equipos marinos que deban evaluarse, ni el representante autorizado de ninguno de ellos. Ello no será óbice para que usen los productos evaluados que sean necesarios para el funcionamiento del organismo de evaluación de la conformidad, ni para que utilicen dichos productos con fines personales.

6. El organismo de evaluación de la conformidad, los miembros de la alta dirección del mismo o el personal responsable de la realización de las tareas de evaluación de la conformidad no intervendrán directamente en el diseño, la fabricación o construcción, la comercialización, la instalación, el uso o el mantenimiento de estos equipos marinos ni representarán a las partes que participan en estas actividades. No participarán en ninguna actividad que pueda comprometer su independencia de criterio o su integridad en relación con las actividades de evaluación de la conformidad para las que han sido notificados. Ello se aplicará, en particular, a los servicios de consultoría.

7. El organismo de evaluación de la conformidad se asegurará de que las actividades de sus filiales o subcontratistas no afectan a la confidencialidad, objetividad o imparcialidad de sus actividades de evaluación de la conformidad.

8. El organismo de evaluación de la conformidad y su personal llevarán a cabo las actividades relativas a dicha evaluación con el máximo nivel de integridad profesional y con la competencia técnica exigida para el campo de que se trate, y estarán libres de cualquier presión o incentivo, especialmente de índole económica, que pudiera influir en su apreciación o en el resultado de sus actividades de evaluación de la conformidad, especialmente si proceden de personas o grupos de personas que tengan algún interés en los resultados de estas actividades.

9. El organismo de evaluación de la conformidad será capaz de llevar a cabo todas las tareas de evaluación de la conformidad que le sean asignadas de conformidad con las disposiciones de este real decreto y para las que ha sido notificado, independientemente de que realice las tareas el propio organismo o se realicen en su nombre y bajo su responsabilidad.

10. En todo momento, para cada procedimiento de evaluación de la conformidad y para cada tipo, categoría o subcategoría de equipos marinos para los que ha sido notificado, el organismo de evaluación de la conformidad dispondrá:

a) del personal necesario con conocimientos técnicos y experiencia suficiente y adecuada para realizar las tareas de evaluación de la conformidad;
b) de las descripciones rigurosas de los procedimientos con arreglo a los cuales se efectúa la evaluación de la conformidad, garantizando la transparencia de estos procedimientos y la posibilidad de reproducirlos. Aplicará las políticas y procedimientos adecuados para distinguir entre las tareas que lleva a cabo como organismo notificado y otras actividades;
c) de los procedimientos pertinentes para llevar a cabo sus actividades teniendo debidamente en cuenta el tamaño de las empresas, el sector en el que operan, su estructura, el grado de complejidad de la tecnología de los equipos marinos y el carácter masivo o en serie del proceso de producción.

11. El organismo de evaluación de la conformidad dispondrá de los medios necesarios para realizar adecuadamente las tareas técnicas y administrativas relacionadas con las actividades de evaluación de la conformidad y tendrá acceso a todos los equipos e instalaciones que necesite.
12. El personal que efectúe las actividades de evaluación de la conformidad tendrá:

a) una buena formación técnica y profesional para realizar todas las actividades de evaluación de la conformidad para las que ha sido notificado el organismo de evaluación de la conformidad;
b) un conocimiento satisfactorio de los requisitos de las evaluaciones que efectúa y la autoridad necesaria para efectuar tales evaluaciones;
c) un conocimiento y una comprensión adecuados de los requisitos y normas de ensayo aplicables y de las disposiciones aplicables de la legislación de la Unión Europea sobre armonización y de sus correspondientes normas de aplicación;
d) la capacidad necesaria para elaborar los certificados, los documentos y los informes que demuestren que se han efectuado las evaluaciones.

13. Se garantizará la imparcialidad del organismo de evaluación de la conformidad, de los miembros de la alta dirección del mismo y de su personal de evaluación.
14. La remuneración de los miembros de la alta dirección y del personal de evaluación de un organismo de evaluación de la conformidad no dependerá del número de evaluaciones que efectúen ni de los resultados de dichas evaluaciones.
15. El organismo de evaluación de la conformidad suscribirá un seguro de responsabilidad civil, aval u otra garantía financiera, salvo que el Ministerio de Fomento asuma la responsabilidad según lo dispuesto en el ordenamiento jurídico español o que el propio Ministerio de Fomento sea directamente responsable de la evaluación de la conformidad.
16. El personal del organismo de evaluación de la conformidad deberá guardar el secreto profesional acerca de toda la información recabada en el marco de las tareas según lo dispuesto en este real decreto, salvo con respecto al Ministerio de Fomento. Se protegerán los derechos de propiedad.
17. El organismo de evaluación de la conformidad participará en las actividades pertinentes de normalización y las actividades del grupo de coordinación de los organismos notificados establecido con base en este real decreto, o se asegurará de que su personal de evaluación esté informado al respecto, y aplicará a modo de directrices generales las decisiones y los documentos administrativos que resulten de las labores del grupo.
18. Los organismos de evaluación de la conformidad cumplirán los requisitos de la norma EN ISO/IEC 17065:2012.
19. Los organismos de evaluación de la conformidad velarán por que los laboratorios de ensayo utilizados con fines de evaluación de la conformidad cumplan los requisitos de la norma técnica UNE-EN ISO/IEC 17025:2017 –Requisitos generales para la competencia de los laboratorios de ensayo y calibración (ISO/IEC 17025:2017)–.

ANEXO IV

Procedimiento de notificación

1. Solicitud de notificación.

1.1 Los organismos de evaluación de la conformidad presentarán una solicitud de notificación al Ministerio de Fomento.

1.2 Dicha solicitud irá acompañada de una descripción de las actividades de evaluación de la conformidad, del módulo o módulos de evaluación de la conformidad y de los equipos marinos en relación con los cuales el organismo se considere competente, así como de un certificado de acreditación, cuando exista, expedido por un organismo nacional de acreditación, en el que se declare que el organismo de evaluación de la conformidad cumple los requisitos establecidos en el anexo III.

1.3 Si el organismo de evaluación de la conformidad de que se trate no puede facilitar un certificado de acreditación, entregará a la autoridad notificante todas las pruebas documentales necesarias para verificar, reconocer y supervisar regularmente que cumple los requisitos establecidos en el anexo III.

2. Procedimiento de notificación.

2.1 El Ministerio de Fomento solo podrá notificar organismos de evaluación de la conformidad que satisfagan los requisitos establecidos en el anexo III.

2.2 La notificación a la Comisión y a los demás Estados miembros se realizará mediante el sistema de notificación electrónica desarrollado y gestionado por la Comisión.

2.3 La notificación incluirá información detallada de las actividades de evaluación de la conformidad, el módulo o los módulos de evaluación de la conformidad, los equipos marinos objeto de la evaluación y la certificación de competencia pertinente.

2.4 Si la notificación no está basada en el certificado de acreditación mencionado en el apartado 1, el Ministerio de Fomento transmitirá a la Comisión y a los demás Estados miembros las pruebas documentales que demuestren la competencia del organismo de evaluación de la conformidad y las disposiciones existentes destinadas a garantizar que se hará un seguimiento periódico del organismo y que este continuará satisfaciendo los requisitos establecidos en el anexo III.

2.5 El organismo de que se trate solo podrá realizar las actividades de un organismo notificado cuando la Comisión o los demás Estados miembros no hayan formulado ninguna objeción en el plazo de dos semanas a partir de la notificación, en caso de que se utilice un certificado de acreditación, y de dos meses a partir de la notificación, en caso de que no se utilice la acreditación.

2.6 Solo el organismo a que se refiere el punto 2.5 será considerado organismo notificado a efectos de este real decreto.

2.7 La Comisión y los demás Estados miembros deberán ser informados de todo cambio pertinente posterior a la notificación.

3. Números de identificación y listas de organismos notificados.

3.1 La Comisión asignará un número de identificación a cada organismo notificado.

3.2 Le asignará un solo número, aun cuando el organismo notificado sea reconocido como tal con arreglo a varios actos legislativos de la Unión Europea.

3.3 La Comisión hará pública la lista de los organismos notificados según lo dispuesto en la Directiva 2014/90/UE, junto con los números de identificación que les han sido asignados y las actividades para las que han sido notificados.

3.4 La Comisión se asegurará de que la lista se mantiene actualizada.

ANEXO V

Requisitos que deben cumplir las autoridades notificantes

Las autoridades notificantes deberán cumplir los siguientes requisitos:

1. Se establecerán de forma que no exista ningún conflicto de intereses con los organismos de evaluación de la conformidad.

2. Se organizarán y gestionarán de forma que se preserve la objetividad e imparcialidad de sus actividades.

3. Se organizarán de forma que toda decisión relativa a la notificación de un organismo de evaluación de la conformidad sea adoptada por personas competentes distintas de las que llevaron a cabo la evaluación.

4. No ofrecerán ni ejercerán ninguna actividad que efectúen los organismos de evaluación de la conformidad ni servicios de consultoría en condiciones comerciales o de competencia.

5. Preservarán la confidencialidad de la información obtenida.

6. Dispondrán de suficiente personal competente para efectuar adecuadamente sus tareas.

§ 90

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

Ministerio de Fomento
«BOE» núm. 253, de 18 de octubre de 2014
Última modificación: sin modificaciones
Referencia: BOE-A-2014-10572

El artículo 7 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, delimita los objetivos a los que va dirigida la política de marina mercante, en el marco de las competencias asignadas la Administración General del Estado en el ámbito del artículo 149.1.20.ª de la Constitución. Dentro de dichos objetivos se encuentra la tutela de la seguridad de la vida humana en la mar, de la navegación y de la seguridad marítima y la protección del medio ambiente marino.

A su vez, el artículo 6.1 del citado texto legal considera incluidos en el concepto de marina mercante, entre otros aspectos, la ordenación y control de la flota civil española, la seguridad de la navegación y de la vida humana en la mar y la prevención de la contaminación del medio marino desde buques, plataformas fijas y otras instalaciones que se encuentren en aguas bajo la jurisdicción española.

Con carácter general, la consecución de los objetivos descritos depende del establecimiento de un marco normativo y técnico que regule el régimen jurídico de los buques, de las características estructurales y de funcionamiento y de los equipos incorporados a los mismos, así como el régimen de inspección y reconocimientos al que han de someterse, a efectos de garantizar el cumplimiento de las condiciones básicas de seguridad para las personas, los bienes, y el medio ambiente marino.

El artículo 9.1.c) del texto mencionado texto legal engloba dentro de la flota civil española a los buques y embarcaciones de recreo y deportivos.

Las embarcaciones de recreo, entendiendo por tales aquellas cuya eslora de casco (L_h) es igual o menor de 24 metros, se encuentran reguladas en el Real Decreto 1434/1999, de 10 de septiembre, por el que se establecen los reconocimiento e inspecciones de las embarcaciones de recreo para garantizar la seguridad de la vida humana en el mar y determina las condiciones que deben reunir las entidades colaboradoras de inspección, en el Real Decreto 2127/2004, de 29 de octubre, regulador de los requisitos de seguridad de las mismas, y en la Orden FOM/1144/2003, de 28 de abril, que fija los equipos de seguridad, salvamento, contra incendio, navegación y prevención de vertidos con que deben estar dotadas las embarcaciones y en la Orden FOM/1076/2006, de 29 de marzo, por la que se modifica la anterior.

Respecto de los buques de recreo de una eslora (L_h) superior a 24 metros y de arqueo bruto superior a 3000 GT, que puedan transportar más de 12 pasajeros, no existe ningún problema en lo que se refiere a su marco normativo y régimen jurídico y técnico aplicables a los mismos, por cuanto que, de acuerdo con los Convenios vigentes y la legislación de la Unión Europea y nacional aplicables al sector, estos buques se consideran a todos los efectos como buques de pasaje.

Sin embargo, la legislación española carece de regulación específica en lo que se refiere a los buques de recreo de una eslora (L_h) superior a 24 metros y arqueo bruto inferior a 3000 GT, susceptibles de transportar hasta 12 pasajeros, sin incluir a la tripulación, conocidos comúnmente como «megayates». Según lo dispuesto en el Real Decreto 1661/1982, de 25 de junio, por el que se declara la aplicación a todos los buques y embarcaciones mercantes nacionales los preceptos del Convenio Internacional para la Seguridad de la Vida Humana en el Mar, 1974 y su protocolo de 1978 (Convenio SOLAS), las disposiciones de este Convenio serían de aplicación a este tipo de embarcaciones. Sin embargo, algunas normas del citado Convenio, y sus complementarias, pueden presentar dificultades para su aplicación a los buques de recreo ya que están pensadas para buques y embarcaciones mercantes. Por ello es preciso establecer el marco jurídico que los regule, así como proceder a una adaptación de las normas aplicables a su construcción, reparación y mantenimiento y a las inspecciones y reconocimientos que les sean aplicables.

Esta finalidad queda cubierta con la aprobación de este real decreto, para cuya elaboración se ha partido de los precedentes legislativos y la experiencia acumulada al respecto por la Administración Marítima Española, así como del examen y análisis de las reglas y criterios que rigen la normativa europea, acrisoladas por la bondad de sus normas técnicas puestas de manifiesto a lo largo del tiempo, tal cual es el supuesto representado por el «Large Commercial Yacht Code (LY3)», del «Maritime Coastguard Agency» del Reino Unido.

Así pues, las medidas propuestas en este real decreto, en lo referente a construcción y equipamiento de estos buques, constituyen una síntesis de aquellos preceptos aplicables a éstos extraídos de los Convenios internacionales para prevenir la contaminación marina (MARPOL) y la seguridad de la vida humana en la mar (SOLAS), de los que España es Parte. En particular se suprimen determinadas exigencias constructivas como consecuencia de su consideración como un tipo de buques que no tienen la consideración de «buque de pasaje» y que son exigibles únicamente a estos últimos.

Por otra parte, los documentos que figuran en el real decreto y la exigencia de su constancia a bordo deriva, asimismo, del cumplimiento de los citados Convenios internacionales para prevenir la contaminación marina (MARPOL) y la seguridad de la vida humana en la mar (SOLAS).

Tales documentos, que demuestran el cumplimiento del buque con los Convenios antes mencionados, son necesarios ante cualquier inspección que se realice en los puertos de recalada, tanto españoles como extranjeros. La no llevanza de estos documentos o su inexactitud puede acarrear la detención del buque, de acuerdo con los Convenios mencionados y la normativa española de aplicación.

La exigencia de tales requisitos tiene, pues, como finalidad la consecución de la seguridad marítima establecida por dichos Convenios internacionales y su exigencia se considera necesaria y proporcional al fin pretendido, puesto que derivan de exigencias internacionales de ineludible cumplimiento.

De otra parte, los artículos 251 y 252 de la Ley de Puertos del Estado y de la Marina Mercante, de acuerdo con la redacción dada por el Real Decreto Legislativo 2/2011, de 5 de septiembre, en relación al artículo 263, aconsejan introducir algunas precisiones en el Real Decreto 1027/1989, de 28 de julio, sobre abanderamiento, matriculación de buque y registro marítimo, al efecto de adecuar las prescripciones reguladoras del abanderamiento de los buques deportivos a las previsiones de la Ley.

Finalmente, es necesario revisar algunos artículos del Real Decreto 1837/2000, de 10 de noviembre, por el que se aprueba el Reglamento de inspección y certificación de buques civiles, tanto para adaptarlo a la nueva regulación de los buques de recreo, como para atender las necesidades derivadas de la entrada en servicio de los buques oceánicos de las fuerzas y cuerpos de seguridad del Estado, que requieren un tratamiento particularizado, en

orden a su construcción y régimen de inspecciones, por la singularidad de los medios precisos para el cumplimiento de sus funciones.

Este real decreto ha sido sometido al procedimiento de información en materia de normas y reglamentaciones técnicas y de Reglamentos relativos a los servicios de la sociedad de la información, previsto en la Directiva 98/34/CE del Parlamento Europeo y del Consejo, de 22 de junio de 1998, por la que se establece un procedimiento de información en materia de normas y reglamentaciones técnicas, modificada por la Directiva 98/48/CE, de 20 de julio de 1998, así como en el Real Decreto 1337/1999, de 31 de julio, por el que se regula la remisión de información en materia de normas y reglamentaciones técnicas y Reglamentos relativos a los servicios de la sociedad de la información, que incorpora estas directivas al ordenamiento jurídico español.

En la tramitación de este real decreto se ha consultado a las organizaciones y entidades más representativas del sector y se ha recabado el informe de la Dirección General de Política de Defensa del Ministerio de Defensa, del Estado Mayor de la Armada Española, de la Dirección General de la Guardia Civil del Ministerio del Interior, de la Dirección General de Seguros y Fondos de Pensiones del Ministerio de Economía y Competitividad, de la Dirección General de Industria y de la Pequeña y Mediana Empresa del Ministerio de Industria, Energía y Turismo, y de la Dirección General de Sostenibilidad de la Costa y del Mar del Ministerio de Agricultura, Alimentación y Medio Ambiente.

Este real decreto se dicta en virtud de la habilitación reglamentaria que el Texto Refundido de la Ley de Puertos del Estado y de la Marina Mercante, en su disposición final segunda, otorga al Consejo de Ministros para su desarrollo y aplicación.

En su virtud, a propuesta de la Ministra de Fomento, con la aprobación previa del Ministro de Hacienda y Administraciones Públicas, de acuerdo con el Consejo de Estado y previa deliberación del Consejo de Ministros en su reunión del día 19 de septiembre de 2014,

DISPONGO:

TÍTULO I

Disposiciones de carácter general

CAPÍTULO I

Régimen jurídico

Artículo 1. *Objeto.*

Este real decreto tiene por objeto establecer el marco jurídico regulador de los buques de recreo, definidos en el artículo 3 de este real decreto e incluidos en su ámbito de aplicación y aprobar las normas técnicas de seguridad y de prevención de la contaminación que figuran como anexo a este real decreto.

Artículo 2. *Ámbito de aplicación.*

1. Este real decreto será de aplicación a todos los buques de recreo abanderados o que soliciten su abanderamiento en España con sujeción a los siguientes criterios:

a) Los buques de recreo nuevos se regularán por las prescripciones establecidas en este real decreto.

b) Los buques de recreo existentes abanderados en España antes de la entrada en vigor de este real decreto se les exigirán las prescripciones técnicas que les eran aplicables antes de la entrada en vigor del presente real decreto.

c) Los buques abanderados en España que no fueran de recreo y que, por cambio de grupo o clase, pasen a ser considerados como buques de recreo, tendrán la consideración de buques nuevos a los efectos de lo previsto en este real decreto.

d) Los buques de recreo procedentes de otros registros que soliciten su abanderamiento y registro en España, después de la entrada en vigor de este real decreto, tendrán la

consideración de buques de recreo nuevos o existentes en función de lo previsto en el artículo 3.3 y 3.4 de este real decreto.

2. No será de aplicación la Orden del Ministerio de Transporte, Turismo y Comunicaciones, de 10 de junio de 1983, sobre normas complementarias de aplicación al Convenio Internacional para la Seguridad de la Vida Humana en el Mar de 1974, y su protocolo de 1978, a los buques de recreo nuevos, tal y como se definen en el artículo 3 de este real decreto.

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 (L_h) 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.

2. «Embarcación de recreo»: Toda embarcación de cualquier tipo, con independencia de su medio de propulsión, con una eslora de casco (L_h) 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.

3. «Buque de recreo nuevo»: Será todo buque de recreo que se halle en alguna de las situaciones siguientes:

a) Aquel buque cuyo contrato de construcción se haya adjudicado a partir de la fecha de entrada en vigor de este real decreto; o

b) En ausencia de un contrato de construcción, un buque cuya quilla sea colocada o cuya construcción se halle en una fase equivalente a partir de los seis meses siguientes a la entrada en vigor de este real decreto; o

c) Un buque cuya entrega se produzca a partir de los tres años posteriores a la entrada en vigor de este real decreto.

4. «Buque de recreo existente»: Todo buque de recreo que no sea calificado como nuevo.

5. «Uso privado o no lucrativo»: Es aquél que tiene por finalidad la navegación de recreo, el turismo, el ocio, la práctica del deporte o la pesca no profesional efectuada por el propietario del buque, ya sea éste una persona física o jurídica o por personas vinculadas con el propietario del buque sin que exista en ningún caso ánimo de lucro o contraprestación económica por el disfrute del buque.

6. «Uso comercial o lucrativo»: El que conlleva la explotación y utilización del buque mediante cualquier título suficiente para ello y contraprestación económica.

7. «Tripulación»: Conjunto del personal embarcado que presta servicios profesionales a bordo de los buques de recreo.

8. «Pasaje»: El personal embarcado que no forma parte de la tripulación, definido como tal por el Reglamento de inspección y certificación de buques civiles aprobado por el Real Decreto 1837/2000, de 10 de noviembre.

9. «Certificado provisional de navegación»: Documento expedido por la Dirección General de la Marina Mercante por el cual se autoriza a un buque de recreo, en proceso de abanderamiento de España, su navegación por las aguas marítimas en las que España ejerce soberanía, derechos soberanos o jurisdicción y entre la Península y las Islas Baleares, las Islas Canarias, Ceuta y Melilla.

10. «Organización reconocida»: Es la que se define en el Reglamento (CE) n.º 391/2009 del Parlamento Europeo y del Consejo, de 23 de abril de 2009, sobre reglas y normas comunes para las organizaciones de inspección y reconocimiento de buques.

11. «Organización autorizada»: Es la organización reconocida a la que se ha autorizado de acuerdo al Reglamento (CE) n.º 391/2009 del Parlamento Europeo y del Consejo, de 23

de abril de 2009, y según lo dispuesto por el Real Decreto 877/2011, de 24 de junio, sobre reglas y estándares comunes para las organizaciones de inspección y reconocimiento de buques y para las actividades correspondientes de la Administración Marítima.

12. «Certificado de clasificación o de clase»: El definido en el Reglamento CE n.º 391/2009, del Parlamento Europeo y del Consejo, de 23 de abril de 2009.

13. «Eslora de casco (L_h)»: Es la eslora establecida según la definición de la norma UNE-EN ISO 8666.

14. «Estación de servicio de revisión de balsas aprobada»: Es la estación de servicio de revisión de balsas autorizada por la Administración Marítima según el párrafo 1 de la Resolución de la Organización Marítima Internacional A.761 (18) y según procedimientos e instrucciones del fabricante.

15. «Código FTP»: Es el código Internacional para la aplicación de procedimientos de ensayo de exposición al fuego de la OMI.

16. «Código LSA»: El código Internacional de Dispositivos de Salvamento adoptado el 4 de junio de 1996 (Resolución de la OMI MSC.48 (66)).

17. «Código IDS»: Es el código Internacional de dispositivos de salvamento de la Organización Marítima Internacional (OMI) que proporciona el conjunto de normas internacionales relativas a los dispositivos de salvamento prescritos en el capítulo III del Convenio SOLAS, 1974.

18. «Código SSCI»: Es el código Internacional de Sistemas de Seguridad contra Incendios.

19. «Cuadro de obligaciones e instrucciones para casos de emergencia»: Cuadro donde constará toda la información prescrita en la regla 37 del capítulo III del Convenio SOLAS. A todos los efectos de este real decreto, se entenderá que las referencias hechas en los artículos 307.2.j) y 308.2 por el 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, son hechas al «cuadro de obligaciones e instrucciones para casos de emergencia».

20. «Estándar técnico»: Se entenderá, a los efectos de este real decreto, por estándar técnico toda aquella norma técnica de construcción o mantenimiento establecida por otros estados o por organizaciones reconocidas y que la Dirección General de la Marina Mercante estime válidas para el proyecto y mantenimiento de los buques de recreo.

Asimismo, serán de aplicación las definiciones no contenidas en este artículo que figuren en los Convenios y códigos internacionales, de obligado cumplimiento para los buques de recreo y lo establecido en el artículo 2 del Reglamento de inspección y certificación de buques civiles, aprobado por el Real Decreto 1837/2000, de 10 de noviembre.

Artículo 4. *Exclusiones.*

Este real decreto no será de aplicación a:

a) Los buques de recreo de arqueo bruto igual o superior a 3000 GT, que tendrán la consideración de buques mercantes.

b) Los buques de recreo destinados exclusivamente a regatas, siempre que en lo relativo a las condiciones de seguridad en la navegación y de la vida humana en el mar y en la prevención de la contaminación estén amparados por normas técnicas de una federación deportiva o por una organización reconocida y autorizada por la Dirección General de la Marina Mercante que regule su construcción y seguridad, de acuerdo con los criterios que en cada caso establezca la Dirección General de la Marina Mercante.

c) Los buques de recreo de casco de madera y construcción primitiva.

d) Los buques originales y las reproducciones singulares de buques históricos proyectados antes de 1965 y construidos predominantemente con los materiales y técnicas de origen propios de la época.

e) Los buques de recreo sustentados por colchón de aire o por hidroalas.

f) Los buques de recreo que revistan de carácter experimental por sus características técnicas y que hayan sido declarados como tales por la Dirección General de la Marina Mercante.

g) Los buques adscritos o que se vayan a adscribir a las fuerzas armadas españolas o de otros países.

Artículo 5. *Régimen aplicable a los buques.*

1. A los buques de recreo existentes abanderados en España antes de la entrada en vigor de este real decreto se le exigirán las prescripciones técnicas que les eran aplicables antes de la entrada en vigor del presente real decreto.

No obstante lo anterior, aquellos buques existentes abanderados o que soliciten su abanderamiento en España y que cumplan con las normas técnicas del anexo de este real decreto podrán solicitar la consideración como buque nuevo.

2. Todos los buques en los que se efectúen reparaciones, reformas, modificaciones y la consiguiente instalación de equipo seguirán satisfaciendo cuando menos las prescripciones que ya les eran aplicables. Por regla general, los buques que se hallen en ese caso, cumplirán las prescripciones aplicables a los buques nuevos al menos en la misma medida que antes de experimentar transformaciones tales reparaciones, reformas, modificaciones o instalación de equipo. Las reparaciones, reformas y modificaciones de carácter importante y la consiguiente instalación de equipo satisfarán las prescripciones aplicables a los buques nuevos, hasta donde la Administración juzgue razonable y posible, de acuerdo con el capítulo II.1, regla 1, apartado 3, del Convenio SOLAS.

3. Los buques abanderados en España que por cambio de grupo o clase pasen a ser buques de recreo con posterioridad a la entrada en vigor de este real decreto tendrán la consideración de buque nuevo y se les aplicarán por la Administración Marítima las normas objeto de este real decreto hasta donde resulte posible.

4. Sin perjuicio de lo dispuesto en los apartados anteriores, los buques de recreo existentes que soliciten su abanderamiento en España, se someterán a las siguientes reglas:

a) En lo que respecta a los materiales, disposición del casco, superestructuras, aislamientos, maquinaria, instalaciones fijas contra incendios y demás elementos estructurales, serán considerados como buques de recreo existentes nacionales.

b) En lo que respecta a las instalaciones radioeléctricas, al equipo de salvamento, incluidas balsas y botes salvavidas, equipo contra incendios que no pertenezca a instalaciones fijas, y equipo de seguridad serán considerados como buques de recreo nuevos, por lo que cumplirán en esos aspectos los requerimientos de este real decreto para un buque nuevo.

5. La fecha de construcción y el uso, privado o comercial, de los buques señalados en el apartado anterior será acreditada por la presentación de los correspondientes certificados del país de registro de origen. Si no fuera posible dicha acreditación se aplicará lo siguiente:

a) Si no se pudiera acreditar la fecha de construcción, se les tratará a todos los efectos como buques de recreo nuevos.

b) Si no se pudiera acreditar el uso, privado o comercial, en el país de registro de origen se les tratará a todos los efectos como buques de recreo de uso privado.

6. Los buques de recreo existentes que soliciten su abanderamiento en España y que tuvieren uso privado en el país donde se encuentren abanderados y registrados y que vayan a tener uso lucrativo en España serán tratados a todos los efectos como buques de recreo nuevos.

Artículo 6. *Equivalencias y exenciones.*

1. La Dirección General de la Marina Mercante previa solicitud del interesado, podrá autorizar la instalación o el emplazamiento en los buques de recreo de cualquier otro accesorio, material, dispositivo o aparato, diferentes a los recogidos en el anexo de este real decreto y su cambio de ubicación, o de sus características. La autorización se otorgará si, después de haber realizado pruebas o utilizado otro procedimiento conveniente, la Dirección General de la Marina Mercante estima que los mencionados accesorios, material, dispositivo o aparato, o tipo de éstos, o las disposiciones de que se trate, resultarán al menos tan eficaces como los prescritos por el anexo de este real decreto.

2. La Dirección General de la Marina Mercante, a solicitud del interesado, podrá eximir en todo o en parte de algunas de las normas técnicas contenidas en el anexo de este real decreto a cualquier buque de recreo, que presente características innovadoras que sirvan para la investigación de las condiciones de diseño, construcción, empleo de nuevos

materiales y de navegación y equipamientos, si la aplicación de las normas objeto de la exención pudieran dificultar seriamente la investigación encaminada a perfeccionar dichas características.

No obstante estos buques deberán cumplir con las prescripciones de seguridad que en opinión de la Dirección General de la Marina Mercante resulten adecuadas para el servicio al que está destinado y que por su índole garanticen la seguridad del buque.

3. La solicitud para obtener algún tipo de equivalencia o exención, conforme a lo previsto en los apartados anteriores de este artículo, se presentará ante la Dirección General de la Marina Mercante por cualquiera de los medios contemplados en la Ley 30/1992, de 26 de noviembre de Régimen Jurídico de las administraciones Públicas y del Procedimiento Administrativo Común, y la Ley 11/2007, de 22 de junio, de acceso electrónico de los ciudadanos a los servicios públicos, y la legislación complementaria o en desarrollo de las mismas.

La solicitud deberá ser razonada y estará acompañada de un proyecto de descripción técnica, planos descriptivos del buque y los motivos y finalidad de la exención.

4. La Dirección General de la Marina Mercante resolverá la solicitud mediante resolución motivada, en el plazo de tres meses contados a partir del día siguiente al de su presentación. En el supuesto de que la resolución fuera favorable, deberá incluir todos los aspectos técnicos afectados por la equivalencia o la exención otorgada, así como su alcance temporal, que deberá anotarse en los certificados del buque correspondientes según lo establecido en el artículo 35 de este real decreto, por medio de un certificado de exención, en el plazo de tres meses contados a partir de la fecha de presentación de la solicitud.

Contra la resolución podrá interponerse recurso de alzada ante el Secretario General de Transporte, en los términos previstos en los artículos 114 y 115 de la Ley 30/1982, de 26 de noviembre, y su resolución pondrá fin a la vía administrativa.

En el supuesto de que se produzca el silencio administrativo, este tendrá el carácter de negativo al amparo de lo dispuesto en la disposición adicional vigésima novena, apartado 2 de la Ley 14/2000, de 29 de diciembre, de medidas fiscales, administrativas y del orden social.

5. Las equivalencias o exenciones concedidas podrán ser retiradas cuando se compruebe que se ha menoscabado la seguridad de la navegación, la vida humana en el mar o la prevención de la contaminación en relación con el buque, la tripulación o con terceros o que el buque se ha destinado a actividades distintas de aquellas para las que fue solicitada la equivalencia o exención mediante resolución motivada previa audiencia del interesado.

CAPÍTULO II

Régimen de las tripulaciones y de las navegaciones

Artículo 7. *Personal de gobierno y marinería del buque.*

1. Con independencia del uso privado o comercial de los buques de recreo, las tripulaciones deberán estar integradas por personal profesional, salvo lo previsto en el apartado tres.

2. Los buques de recreo de uso comercial estarán bajo el mando de un capitán, que podrá estar en posesión del título de capitán de la marina mercante, piloto de primera o segunda de la marina mercante, patrón de altura o bien patrón de litoral, patrón mayor de cabotaje o patrón de cabotaje, de acuerdo con el desplazamiento del buque y las atribuciones que para dichos títulos establece el Real Decreto 973/2009, de 12 de junio, por el que se regulan las titulaciones profesionales de la marina mercante.

3. Los buques de recreo de uso privado, podrán estar bajo el mando de un Capitán de Yate.

Artículo 8. *Personal de radiocomunicaciones y servicios de escucha.*

1. Todo buque de recreo mantendrá una escucha continua durante la navegación en las frecuencias de socorro de todos los equipos de Llamada Selectiva Digital o de comunicaciones por satélite que esté obligado a llevar. Asimismo, y mientras el buque se

encuentre en la mar, se mantendrá de manera obligatoria una escucha permanente en el canal 16 de VHF.

2. El receptor NAVTEX (sistema internacional de telegrafía que permite la difusión de radioavisos náuticos, la información meteorológica y cualquier otra urgente dirigida a los buques), en su caso, el receptor de Llamada a Grupos de Inmarsat (LIG), deberán encontrarse siempre operativos y sintonizados a las estaciones cercanas a la zona de navegación del buque.

3. La escucha y operación del servicio de radiocomunicaciones será realizada exclusivamente por el tripulante que disponga del certificado de operador general (COG), si el buque navega por las zonas A2, A3 o A4, o del certificado de operador restringido (COR) del Sistema Mundial de Socorro y Seguridad Marítimo, si el buque navega únicamente por la zona A1. Las mencionadas zonas de navegación son las que aparecen definidas en la regla 2 del capítulo IV del Convenio Internacional para la Seguridad de la Vida Humana en el Mar (SOLAS).

Artículo 9. *Tripulaciones mínimas.*

El número mínimo de tripulantes se fijará por la Dirección General de la Marina Mercante, en consideración al tipo y características del buque, su arqueo, su desplazamiento, la potencia de su aparato propulsor y del grado de automatización de su maquinaria.

Artículo 10. *Régimen de navegación.*

Con carácter general, los buques de recreo podrán efectuar todo tipo de navegación sin más limitaciones que aquellas que puedan establecerse en función de las características de los buques, a efectos de salvaguardar la seguridad marítima, de la navegación, de la vida humana en la mar y de la prevención de la contaminación del medio marino, de acuerdo con las limitaciones establecidas en los artículo siguientes y el anexo de este real decreto.

Artículo 11. *Navegación limitada.*

1. A efectos de lo dispuesto en el artículo anterior, los buques podrán ver limitadas sus navegaciones, cuando sus características estructurales o de equipamiento se encuentren sujetas a las normas específicas de limitación al efecto contenidas en el anexo de este real decreto.

A tal fin, la Dirección General de la Marina Mercante, mediante resolución motivada singular para buques concretos o de carácter general para clases o tipos de buques, podrá limitar la navegación de estos buques a una distancia inferior a 60 millas náuticas de un puerto o lugar de abrigo, en condiciones de viento que no superen la fuerza 4 de la escala de Beaufort, teniendo en cuenta las características estructurales y los equipamientos a bordo de los buques.

2. Así mismo, de acuerdo con las circunstancias climáticas u operativas imperantes en zonas o períodos estacionales determinados, la Dirección General de la Marina Mercante, mediante resolución motivada singular para buques concretos o de carácter general para clases o tipos de buques, con sujeción a lo dispuesto en la Ley 30/1992, de 26 de noviembre, podrá limitar la navegación de buques o grupos de buques de recreo a operar en determinadas rutas y periodos de año estacionales o específicos hasta una distancia de 90 millas del puerto cabecera de la ruta, medido entre la costa y la línea paralela a la misma, previo informe del capitán marítimo de este, de acuerdo con las características de los buques de recreo y de las aguas, así como de la navegación, propias de la zona en la que se establezca la ruta.

3. Las resoluciones singulares deberán encontrarse siempre a bordo de los buques, de acuerdo con lo previsto en el artículo 45 de este real decreto.

4. Las resoluciones de carácter general para clases o tipos de buques deberán ser expuestas en las capitanías marítimas y en la página web del Ministerio de Fomento.

5. Contra las resoluciones objeto de este artículo podrá interponerse recurso de alzada ante el Secretario General de Transporte, cuya resolución pondrá fin a la vía administrativa.

Artículo 12. *Autorización para navegar con más de 12 pasajeros a bordo.*

1. Los buques de recreo podrán ser autorizados a navegar con más de 12 pasajeros a bordo cuando realicen una navegación en circunstancias particulares, tales como la participación o el acompañamiento en eventos institucionales, culturales o deportivos, siempre y cuando no se alejen más de 20 millas de la costa más próxima o entre islas de los archipiélagos de Baleares y Canarias.

2. Las solicitudes para uno o varios eventos determinados se presentarán ante el capitán marítimo correspondiente al puerto de donde se celebren los eventos, debiendo contener una referencia a las características y equipamiento del buque, el número de pasajeros que se pretende transportar y las características de la navegación a realizar.

3. El procedimiento para realizar dicha solicitud se ajustará a los siguientes requisitos:

a) Las solicitudes deberán presentarse con una antelación mínima de treinta días a la celebración del evento.

b) Examinada la solicitud, el capitán marítimo podrá exigir la ampliación de los datos e información presentados y en ese caso otorgará un plazo de diez días para subsanar las deficiencias que pudieran observarse.

c) El capitán marítimo, mediante resolución motivada, resolverá las solicitudes presentadas en el plazo de quince días, a partir de su presentación. En la resolución se harán constar los requisitos generales en relación con la seguridad marítima, de la navegación, de la seguridad de la vida humana en la mar y de prevención de la contaminación y los particulares de seguridad en relación con la celebración del evento que deban cumplirse teniendo en cuenta las características del buque y las del evento.

d) Frente a las resoluciones del capitán marítimo cabrá interponer recurso de alzada ante el Director General de la Marina Mercante, en los términos previstos en los artículos 114 y 115 de la Ley 30/1992, de 26 de noviembre.

e) En caso de silencio administrativo este se entenderá como negativo al amparo de lo dispuesto en la disposición adicional vigésima novena, apartado 2 de la Ley 14/2000, de 29 de diciembre, de medidas fiscales, administrativas y del orden social.

4. Lo previsto en este artículo se entenderá sin perjuicio del cumplimiento de las demás condiciones impuestas por el capitán marítimo, conforme a lo previsto por el Real Decreto 62/2008, de 25 de enero, por el que se aprueba el Reglamento por el que se fijan las condiciones de seguridad marítima de la navegación y de la vida humana en la mar, aplicables a las concentraciones náuticas de carácter conmemorativo y pruebas náutico-deportivas.

A los efectos de garantizar la seguridad durante la celebración de las concentraciones y pruebas, el Capitán Marítimo, una vez aprobada la solicitud, la comunicará a los organizadores de dichos eventos y los coordinadores de seguridad de los mismos.

CAPÍTULO III

Reglas sobre los propietarios de los buques y los pasajeros

Artículo 13. *Obligaciones de los propietarios de los buques.*

1. Los propietarios de los buques, con independencia del uso al que se destinen, deberán garantizar que los mismos se adecuan a las condiciones de seguridad y prevención de la contaminación establecidas en este real decreto y que han superado los reconocimientos e inspecciones pertinentes, así como que los certificados del buque cumplen con los requisitos exigidos por este real decreto. También velarán por que las tripulaciones estén en posesión de los títulos exigidos y por el cumplimiento de la resolución de tripulación mínima establecida al amparo del artículo 9 de este real decreto.

2. Así mismo los propietarios de los buques deberán tener suscritos todos los seguros o garantías financieras exigidos por el ordenamiento jurídico en relación con el buque, la prevención de la contaminación y el transporte de pasajeros.

3. Los propietarios de los buques, cuando se encuentren a bordo, tendrán la consideración de pasajeros a los efectos previstos en el artículo siguiente, salvo que estén

en posesión de un título profesional, nacional o de terceros países, que le faculte para el gobierno del buque.

Artículo 14. *Obligaciones del pasaje.*

El pasaje deberá observar las órdenes que, en relación con la seguridad del buque, de la navegación, de la vida humana en la mar y de la prevención de la contaminación, se impartan por el capitán del buque.

TITULO II

Normas sobre abanderamiento, matriculación, marcas, reconocimientos, inspecciones y certificación

CAPITULO I

Abanderamiento, matriculación y marcas

Artículo 15. *Obligaciones de carácter general.*

Todos los buques de recreo nuevos deberán estar abanderados, matriculados y registrados de acuerdo con las previsiones y de acuerdo con el procedimiento establecido por el Real Decreto 1027/1989, de 28 de julio, sobre abanderamiento, matriculación de buques y registro marítimo.

Artículo 16. *Registro.*

Los buques de recreo que se exploten con fines lucrativos, se podrán inscribir en el Registro Especial de Buques y Empresas Navieras, si cumplen con las condiciones que se establecen en la disposición adicional decimosexta del Texto Refundido de la Ley de Puertos del Estado y de la Marina Mercante.

Artículo 17. *Solicitud de abanderamiento de buques procedentes de otros registros.*

1. La solicitud de abanderamiento de un buque procedente de otros registros se presentará ante la Dirección General de la Marina Mercante por cualquiera de los medios previstos en la Leyes 30/1992, de 26 de noviembre y en la Ley 11/2007, de 22 de junio.

2. La solicitud deberá contener toda la información pertinente sobre el buque e incluirá:

a) El historial completo del buque.

b) Las mejoras exigidas por el Registro de origen para su matriculación o para la renovación de sus certificados en caso de que existan.

c) La indicación de las inspecciones que tenga pendientes.

d) Todos los certificados y datos sobre el buque que exijan los Convenios internacionales y la legislación específica del país de origen.

e) Las últimas actas e informes de inspección emitidos por el Estado de abanderamiento y las actas de inspección del Estado del puerto si las hubiere.

3. La solicitud de abanderamiento deberá también contener una propuesta de cuadro de obligaciones e instrucciones para casos de emergencia y una propuesta razonada del cuadro de tripulación mínima de seguridad.

4. La solicitud deberá resolverse con sujeción al procedimiento establecido por el Real Decreto 1027/1989, de 28 de julio, pudiéndose interponer contra la resolución recurso de alzada ante la Secretaria General de Transportes.

5. En caso de silencio administrativo, éste se entenderá como positivo, al amparo de lo dispuesto en el artículo 26 del Real Decreto-ley 8/2011, de 1 de julio, de medidas de apoyo a los deudores hipotecarios, de control del gasto público y cancelación de deudas con empresas y autónomos contraídas por las entidades locales, de fomento de la actividad empresarial e impulso de la rehabilitación y de simplificación administrativa.

Artículo 18. *Abanderamiento y matriculación de buques de recreo procedentes de otros registros.*

1. Los buques de recreo procedentes de otros registros, que soliciten su abanderamiento en España, serán sometidos a los reconocimientos de tipo renovación de los establecidos en el artículo 27 de este real decreto con el objeto de comprobar el cumplimiento de la seguridad de la navegación, la vida humana en el mar y la prevención de la contaminación. Una vez superado el reconocimiento se les expedirán los certificados oportunos según lo previsto en este real decreto.

2. No obstante lo previsto en el apartado anterior, tendrán derecho a su abanderamiento e inscripción el registro español todos los buques de recreo que hayan sido construidos de acuerdo con una reglamentación técnica que se considere equivalente, de acuerdo con la disposición adicional segunda y en el apartado dos de la disposición final cuarta de este real decreto.

Estos buques serán sometidos a un reconocimiento del tipo no programado a flote, de acuerdo con el artículo 34 de este real decreto que lo puede realizar una organización reconocida y autorizada, para confirmar que el estado del buque y su equipamiento se corresponden con los certificados del país de procedencia. Una vez superado dicho reconocimiento, se le extenderán los correspondientes certificados según lo previsto en este real decreto.

En el caso en que el buque no superase dicho reconocimiento, se exigirá que cumpla las normas técnicas contenidas en este real decreto.

Previa solicitud del interesado, hasta que se extiendan los certificados correspondientes, y en el caso de estar vigente los certificados de su país de procedencia, la Dirección General de la Marina Mercante podrá autorizar la navegación en las aguas en las que España ejerce soberanía, derechos soberanos o jurisdicción con los certificados del país de procedencia.

3. Respecto de los buques de recreo, procedentes de registros no pertenecientes al Espacio Económico Europeo, para los que se solicite su abanderamiento en España, la Dirección General de la Marina Mercante podrá, por razones de seguridad y mediante resolución motivada, aplicar las reglas objeto de los apartados 1 y 2 de este artículo o proceder conforme a lo previsto por el artículo 34 del Reglamento de inspección y certificación de buques civiles, aprobado por el Real Decreto 1837/2000, de 28 de noviembre.

Artículo 19. *Autorización, inspección y control de la construcción en el extranjero de buques de recreo destinados a enarbolar pabellón español.*

1. La autorización, inspección y control de la construcción en el extranjero de buques de recreo destinados a enarbolar pabellón español seguirá el procedimiento establecido en el artículo 32 del Reglamento de inspección y certificación de buques civiles, aprobado por el Real Decreto 1837/2000, de 10 de noviembre, con sujeción a lo dispuesto en el apartado siguiente.

2. El buque deberá estar construido de acuerdo con las normas contenidas en este real decreto y cumpliendo las prescripciones técnicas establecidas en su anexo o, en su defecto, con los estándares técnicos de una reglamentación de seguridad y prevención de la contaminación que se considere equivalente de acuerdo con lo dispuesto en las disposiciones adicional segunda y en el párrafo dos de la disposición final cuarta de este real decreto.

Artículo 20. *Matrícula.*

1. Todos los buques de recreo exhibirán su matrícula en el espejo de popa, a una altura suficiente sobre la línea de flotación de forma que pueda apreciarse con claridad.

2. La altura de las letras y de los números será de al menos 15 cm y la anchura mínima del trazo será al menos de 2 cm.

3. Los colores que se utilicen deberán de ser blanco sobre color oscuro o negro sobre color claro y deberán ser resistentes a la corrosión de los elementos atmosféricos y de la mar.

4. Las letras y números que se pinten o fijen sobre el casco del barco no deberán poder borrarse, modificarse, resultar ilegibles, arrancarse, desprenderse ni ocultarse.

Artículo 21. *Marcas en la obra muerta del buque.*

1. Las marcas de francobordo se colocarán en el centro del buque, en ambos costados, y podrán consistir en una única línea de carga para todas las estaciones más una línea adicional para navegación en agua dulce. Las marcas de francobordo deberán ser permanentes y de un color que contraste con el del buque en la zona de las marcas. Tendrán las formas y dimensiones que se establecen en la regla 5 del anejo I del Convenio internacional sobre líneas de carga (1966).

2. Los buques de recreo nunca navegarán en una condición en la que, adrizado y en aguas tranquilas, la correspondiente marca de francobordo esté sumergida.

3. Los buques de recreo deberán llevar en proa y en popa, en ambos costados, unas marcas de calados de referencia, tan cerca de las perpendiculares como sea razonable.

4. Las marcas de calado serán permanentes y de fácil lectura.

5. Cuando los buques de recreo lleven instalados por debajo de la línea de flotación elementos tales como hélices transversales de maniobra, bulbos de proa u otros similares que puedan entrañar riesgo para las personas u otros buques o embarcaciones se colocarán en el casco del buque marcas que adviertan de la existencia de tales elementos.

Estas marcas se corresponderán con las que vengan establecidas por Convenios internacionales o legislación de la Unión Europea y, en su defecto, por las que puedan establecer organizaciones reconocidas o se correspondan con aquellas de uso tradicional más frecuente.

6. La colocación de todas las marcas reguladas por este artículo serán verificadas en el reconocimiento inicial, de renovación o no programado a flote, según corresponda, y su posición vendrá detallada en el Libro de Estabilidad.

Artículo 22. *Mantenimiento de instalaciones radioeléctricas para navegar en determinadas zonas.*

Por razones de seguridad de la vida humana en la mar y de seguridad marítima, los equipos radioeléctricos de los buques autorizados a realizar navegaciones internacionales por las zonas A3 y A4, según figuran definidas en la regla 2 del capítulo IV del Convenio SOLAS, deberán estar mantenidos de manera que garanticen la disponibilidad de sus prescripciones funcionales, según lo estipulado en la regla 4 del capítulo IV del citado Convenio.

Para ello se podrá utilizar una combinación de dos métodos como mínimo, tales como la duplicación del equipo, el mantenimiento en tierra o el mantenimiento electrónico en la mar por personal profesional.

Artículo 23. *Equipos de ayuda a la navegación.*

Los equipos de ayuda a la navegación cuya instalación sea obligatoria, deberán cumplir con el Real Decreto 809/1999, de 14 de mayo, por el que se regulan los requisitos que deben reunir los equipos marinos destinados a ser embarcados en los buques, en aplicación de la Directiva 98/85/CE o norma que la sustituya. Aquellos equipos cuya instalación sea voluntaria, deberán cumplir indistintamente con lo dispuesto por el Real Decreto 809/1999, de 14 de mayo, o el Real Decreto 1890/2000, de 10 de noviembre, por el que se aprueba el procedimiento para la evaluación de la conformidad de los aparatos de telecomunicaciones o sus correspondientes normas UNE-ISO aprobadas.

CAPÍTULO II

Régimen de inspección y control

Artículo 24. *Régimen aplicable.*

Con carácter general los buques de recreo se someterán al régimen de inspección y control establecido por este real decreto y en su defecto será de aplicación el Reglamento de

Certificación e Inspección de Buques Civiles, aprobado por el Real Decreto 1837/2000, de 10 de noviembre.

Artículo 25. *Reconocimientos e inspecciones.*

1. En lo referente a la estructura, la estabilidad, la estanqueidad, inspección del exterior de la obra viva, de los dispositivos de salvamento y de otros equipos de seguridad, protección de la tripulación, las máquinas y el equipo y la prevención de la contaminación, los buques de recreo deberán someterse a los reconocimientos e inspecciones programados siguientes:

a) inicial,
b) intermedio,
c) anual,
d) de renovación,
e) inspección del exterior de la obra viva,
f) reconocimiento del sistema propulsivo,
g) de las instalaciones radioeléctricas,
h) del reconocimiento en rosca.

2. Los buques de recreo deberán someterse a los reconocimientos no programados regulados en el artículo 34 de este real decreto, respecto de los elementos mencionados anteriormente, cuando se den las circunstancias previstas en dicho artículo.

Artículo 26. *Reconocimiento inicial.*

1. El reconocimiento inicial de un buque nuevo se realizará antes de que el buque entre en servicio y comprenderá la inspección completa de la estructura, la estabilidad, la estanqueidad, la maquinaria y el equipo del buque, incluida la inspección de la obra viva y el interior y exterior de las calderas. También comprenderá la protección operativa de la tripulación, las máquinas y los elementos anejos, la instalación eléctrica, los dispositivos de salvamento y otros equipos de seguridad, las instalaciones radioeléctricas y la disposición, situación y características de los equipos, medios y procedimientos de prevención de la contaminación marina. La conclusión con resultado satisfactorio del reconocimiento inicial dará lugar a la expedición de los certificados exigidos por este real decreto.

2. El reconocimiento se realizará de modo que garantice que la disposición, los materiales, los escantillones de la estructura del buque, y la calidad y la terminación de la estructura, los recipientes a presión y sus accesorios, las máquinas principales y auxiliares, comprendidos el aparato de gobierno y los sistemas de control correspondientes, la instalación eléctrica y demás equipos cumplen con lo prescrito en este real decreto.

El reconocimiento garantizará que la calidad y terminación de todas las partes del buque y de su equipo cumplen de forma satisfactoria las prescripciones técnicas del anexo de este real decreto; asimismo acreditará que el buque cuenta con toda la información precisa para garantizar su estabilidad, de acuerdo con lo previsto por el capítulo I, regla 10, apartado b), del SOLAS.

3. En lo referente a los dispositivos de salvamento y otros equipos de seguridad de los buques de recreo, el reconocimiento inicial comprenderá una inspección completa de los sistemas y dispositivos de seguridad contra incendios, los dispositivos y medios de salvamento, con excepción de las instalaciones radioeléctricas utilizadas en ellos, los aparatos náuticos de a bordo, los medios de embarco para prácticos y demás equipamiento recogido en el anexo de este real decreto con el fin de garantizar que cumplen con lo prescrito en éste, se encuentran en un estado satisfactorio y son adecuados para el servicio al que el buque esté destinado.

También se comprobarán los planes de lucha contra incendios, las publicaciones náuticas, las luces, las marcas y los medios de emisión de señales acústicas y de socorro para garantizar que cumplen con este real decreto así como, cuando proceda, con el Reglamento Internacional para prevenir los abordajes que esté en vigor.

4. Las balsas salvavidas inflables y sus medios de zafa hidrostática, y los chalecos salvavidas inflables deben ser revisados a intervalos anuales en una estación de servicio

aprobada si bien en los casos en que ello no resulte viable, la Administración podrá ampliar este periodo a diecisiete meses.

Los botes de rescate y auxiliares de asistencia, los botes salvavidas, así como los medios de puesta a flote de botes y de balsas salvavidas, serán mantenidos y revisados de acuerdo a las instrucciones y al plan de mantenimiento establecido por el fabricante. Al menos una vez cada cinco años se llevará a cabo un examen y prueba por una entidad reconocida por la Administración.

5. Las instalaciones radioeléctricas de los buques de recreo, incluidas las utilizadas en los dispositivos de salvamento, exigidas por este real decreto o en su defecto por el Reglamento de Radiocomunicaciones Marítimas, serán objeto de un reconocimiento inicial que comprenderá una inspección completa de dichas instalaciones, incluidas las utilizadas en los dispositivos y equipos de salvamento, a fin de garantizar que cumplen con lo prescrito en este real decreto o, en su caso, en el Reglamento de Radiocomunicaciones Marítimas.

6. En lo referente a la prevención de la contaminación, el reconocimiento inicial comprenderá una inspección completa de estructura, el equipo, los sistemas, los accesorios, las instalaciones y los materiales del buque recogidos en el anexo de este real decreto antes de que entre en servicio a fin de garantizar que cumplen con lo prescrito en éste y se encuentran en un estado satisfactorio y adecuado a las prestaciones del buque.

7. La conclusión con resultado satisfactorio del reconocimiento inicial conlleva la expedición de un certificado de conformidad.

Artículo 27. *Reconocimiento de renovación.*

1. El reconocimiento de renovación se realizará con un intervalo máximo de cinco años, dentro del periodo de validez del certificado de conformidad y comprenderá la inspección, acompañada de las pruebas que sean necesarias de las estructuras y elementos del buque, incluidos los dispositivos de salvamento y otros equipos de seguridad así como las instalaciones radioeléctricas a que se refiere el artículo 26 de este real decreto, con el fin de comprobar la continuidad de su adecuación a las normas de este real decreto a fin de comprobar que durante el tiempo transcurrido desde que se realizó el reconocimiento inicial, los aspectos antes señalados continúan cumpliendo las normas establecidas en este real decreto y en su anexo.

2. En lo referente a la prevención de la contaminación, el reconocimiento de renovación comprenderá una inspección completa de la estructura, el equipo, los sistemas, los accesorios, las instalaciones y los materiales del buque recogidos en el anexo de este real decreto a fin de garantizar que cumplen con lo prescrito en éste y se encuentran en un estado satisfactorio y adecuado a las prestaciones del buque.

3. La conclusión con resultado satisfactorio del reconocimiento de renovación conlleva la expedición de un nuevo certificado de conformidad.

Artículo 28. *Reconocimiento intermedio.*

1. El reconocimiento intermedio se realizará en el segundo o tercer año dentro de los tres meses anteriores o posteriores a la fecha de vencimiento anual, del certificado de conformidad. Este reconocimiento podrá sustituir a uno de los reconocimientos anuales a que se refiere el artículo siguiente de este real decreto.

2. El reconocimiento intermedio comprenderá la inspección minuciosa de las estructuras y elementos a que se refiere el artículo 26, de este real decreto, a efectos de garantizar su adecuación a las normas de este real decreto, así como las instalaciones eléctricas del buque que incluyen el equipo principal de generación de energía eléctrica y sus servicios auxiliares, el equipo de emergencia, los cuadros de distribución y la instalación eléctrica general del buque.

3. El reconocimiento intermedio comprenderá la inspección de los dispositivos de salvamento y otros equipos de seguridad de los buques de recreo descritos en el artículo 26.3 y tendrán por objeto garantizar la adecuación de los mismos al cumplimiento de este real decreto y del Reglamento Internacional para prevenir los abordajes que esté en vigor, durante los diversos periodos de la vida del buque.

4. Los reconocimientos intermedios de las instalaciones radioeléctricas comprenderán la inspección de las instalaciones y equipos radioeléctricos, incluidas las utilizadas en los

dispositivos de salvamento, a fin de garantizar lo prescrito en este real decreto y su adecuación a las condiciones de seguridad.

5. Los reconocimientos intermedios de los medios de prevención de la contaminación comprenderán una inspección general de los equipos y medios descritos en el artículo 26.6 y tendrán por objeto garantizar que se han mantenido adecuadamente así como la adecuación de los mismos al cumplimiento en este real decreto.

6. La conclusión con resultado satisfactorio del reconocimiento intermedio conlleva el refrendo del certificado de conformidad.

Artículo 29. *Reconocimiento anual.*

1. El reconocimiento anual se realizará dentro de los tres meses anteriores o posteriores a la fecha de vencimiento anual del certificado de conformidad. Este reconocimiento tiene por objeto garantizar que el buque, sus máquinas y equipos se mantienen de acuerdo con las prescripciones pertinentes.

2. El reconocimiento anual consistirá en una inspección general del equipo y estructuras citadas en el artículo 26 de este real decreto, que permita garantizar que se mantienen adecuadamente, de manera que quede garantizada la seguridad del buque, de la vida humana en la mar, de la navegación y la prevención de la contaminación del medio marino y continúa siendo satisfactorio para el servicio al que se destina el buque. También se asegurará de que no han sido objeto de modificaciones no autorizadas por la Administración.

3. El reconocimiento anual de los dispositivos de salvamento y otros equipos de seguridad comprenderá una inspección general del equipo a que se hace referencia en el artículo 26.3 con el fin de garantizar que ha sido mantenido adecuadamente y sigue siendo satisfactorio para el servicio al que el buque está destinado.

4. Los reconocimientos anuales de las instalaciones radioeléctricas comprenderán la inspección de las instalaciones y equipos radioeléctricos, incluidas las utilizadas en los dispositivos de salvamento, a fin de garantizar lo prescrito en este real decreto y su adecuación a las condiciones de seguridad.

5. Los reconocimientos anuales de los medios de prevención de la contaminación comprenderán una inspección general de los equipos y medios descritos en el artículo 26.6 y tendrán por objeto garantizar que se han mantenido adecuadamente así como la adecuación de los mismos al cumplimiento en este real decreto.

6. La conclusión con resultado satisfactorio del reconocimiento anual conlleva el refrendo del certificado de conformidad.

Artículo 30. *Inspecciones del exterior de la obra viva.*

1. La inspección de la obra viva consistirá en un examen de la parte sumergida del casco y reconocimiento de los elementos conexos con objeto de garantizar que se hallan en estado satisfactorio y son idóneos para la actividad del buque, de acuerdo con lo establecido en el artículo 26 de este real decreto.

2. Se realizarán como mínimo dos inspecciones de la obra viva del buque durante el periodo de validez de cinco años del certificado de conformidad de buques de recreo, sin que el intervalo entre esas inspecciones exceda de treinta y seis meses.

3. La conclusión con resultado satisfactorio de la inspección del exterior de la obra viva conlleva el refrendo del certificado de conformidad.

Artículo 31. *Reconocimiento del sistema propulsivo.*

1. El reconocimiento del sistema propulsivo comprende elementos tales como el eje de cola, las hélices, propulsores acimutales, cicloidales, de chorro o equivalentes, y se realizará con el objeto de comprobar que continúan en estado satisfactorio para garantizar la seguridad de la navegación, la vida humana en el mar y la protección del medio ambiente marino.

2. Aquellos buques que dispongan de hélices con ejes de cola con bocinas refrigeradas por aceite deberán realizar una inspección cada cinco años. No obstante lo anterior, podrán optar a realizar reconocimientos completos cada diez años si realizan cada cinco años una inspección sin sacar los ejes que incluya, al menos, el examen visual de todas las partes

accesibles, el examen cuidadoso del cono y chavetero con partículas magnéticas o la tuerca de la hélice, en su caso, la comprobación de que la caída de ejes está dentro de los márgenes marcados por el fabricante y la revisión de los ensayos de aceite de la bocina realizados por un laboratorio reconocido. Los buques que estén clasificados por una organización reconocida podrán optar a realizar los reconocimientos siguiendo los intervalos que dicte la organización reconocida.

3. Los buques que dispongan de sistemas de propulsión no convencionales como puedan ser los acimutales, cicloidales y de chorro de agua realizarán los reconocimientos en los intervalos que dicte el plan de mantenimiento recomendado por el fabricante de dichos equipos.

4. La conclusión con resultado satisfactorio del reconocimiento del sistema propulsivo conllevará el refrendo del certificado de conformidad.

Artículo 32. *Reconocimiento de las instalaciones radioeléctricas.*

1. Todo equipo radioeléctrico que se instale en un buque de recreo deberá cumplir con lo prescrito en el Reglamento de Radiocomunicaciones Marítimas, y seguir el procedimiento de montaje y desmontaje en él regulado.

2. A excepción de los equipos portátiles, respondedores radar o radiobalizas manuales, si disponen de ellas, la instalación o desmontaje de cualquier equipo, así como la programación de la radiobaliza o los equipos de llamada selectiva digital, deberán ser realizados por una empresa instaladora autorizada ya sea en España o del país donde se lleve a cabo la instalación de los equipos.

3. Los reconocimientos, inspecciones y pruebas a que hayan de someterse los equipos radioeléctricos a bordo, incluidas las radiobalizas, serán los prescritos en el Reglamento de Radiocomunicaciones Marítimas, aprobado por el Real Decreto 1185/2006, de 16 de octubre, enmendado por el Real Decreto 1435/2010, de 5 de noviembre.

4. La conclusión con resultado satisfactorio del reconocimiento de las instalaciones radioeléctricas conllevará el refrendo del certificado de conformidad.

Artículo 33. *Reconocimiento del peso en rosca.*

1. Este reconocimiento se realizará cuando se efectúen alteraciones, transformaciones, reformas o grandes reparaciones que influyan en el peso en rosca del buque y, en todo caso, cada diez años se realizará un reconocimiento para determinar el peso en rosca del buque y la posición longitudinal del centro de gravedad.

2. No obstante lo establecido en el apartado anterior, la Dirección General de la Marina Mercante podrá eximir del reconocimiento decenal cuando del historial del buque y del histórico de los reconocimientos realizados se desprendiera que no hay riesgo para la seguridad de la vida humana en la mar, la seguridad de la navegación ni peligro para la contaminación del medio ambiente marino.

3. Si, una vez realizado el reconocimiento, existe una variación del desplazamiento en rosca que exceda del 2 % o una variación de la posición longitudinal del centro de gravedad que exceda del 1 % de la eslora en la flotación, dará lugar a la elaboración de un nuevo Libro de Estabilidad que deberá ser aprobado por la Dirección General de la Marina Mercante.

4. La conclusión con resultado satisfactorio de este reconocimiento conllevará la extensión del correspondiente certificado.

Artículo 34. *Reconocimientos e inspecciones no programados.*

Los buques de recreo estarán sujetos a las inspecciones y reconocimientos no programados durante todo su periodo de servicio, de acuerdo con las disposiciones establecidas en el artículo 37 del Reglamento de inspección y certificación de buques civiles, aprobado por el Real Decreto 1837/2000, de 10 de noviembre.

CAPÍTULO III

Certificados

Artículo 35. *Certificados exigidos por los Convenios internacionales.*

Los buques de recreo estarán sometidos al régimen de certificación establecido en el Convenio Internacional de Arqueo de Buques, de 23 de junio de 1969, así como los Convenios Internacionales que les sean de aplicación y a lo dispuesto en este capítulo.

Artículo 36. *Certificado de conformidad y certificado de exención.*

1. Los buques de recreo que cumplan con lo estipulado en este real decreto llevarán a bordo un certificado de conformidad de buque de recreo que será expedido después de un reconocimiento inicial o de renovación, según corresponda que llevará como anejo un inventario de equipo de seguridad y un inventario de las instalaciones radioeléctricas y de radionavegación.

2. Los reconocimientos inicial, anual e intermedio, de los dispositivos de salvamento y otros equipos de seguridad, de las instalaciones radioeléctricas y de prevención de la contaminación y las inspecciones del exterior de la obra viva regulados en este real decreto se consignarán en el certificado de conformidad del buque de recreo. También se consignarán los reconocimientos del sistema propulsivo y los reconocimientos del peso en rosca, cuando se produzcan.

No se consignarán en el certificado de conformidad de buque de recreo los reconocimientos relativos a la prevención de la contaminación cuando un buque de recreo esté obligado a llevar los certificados correspondientes por el Convenio MARPOL.

3. Cuando a un buque le sea concedida una exención en virtud de lo dispuesto en el artículo 6 se le expedirá un certificado llamado «Certificado de exención», además del certificado de conformidad de buque de recreo.

Artículo 37. *Validez del certificado de conformidad de buque de recreo y del certificado de exención.*

1. El certificado de conformidad de un buque de recreo tendrá un período de validez máximo de cinco años, sin perjuicio de las reglas contenidas en los siguientes artículos.

2. El periodo de validez del certificado de exención será el que estime conveniente la Dirección General de la Marina Mercante en función de los objetivos perseguidos en el artículo 6 de este real decreto sin que rebase el periodo de validez del certificado de conformidad al que va referido.

3. En relación con los reconocimientos de renovación del certificado de conformidad:

a) Cuando el reconocimiento de renovación se efectúe después de la fecha de expiración del certificado existente o dentro de los tres meses anteriores a la fecha de expiración del mismo, el nuevo certificado será válido a partir de la fecha en que finalice el reconocimiento de renovación por un período que no excederá de cinco años a partir de la fecha de expiración del certificado existente.

b) Cuando el reconocimiento de renovación se efectúe con más de tres meses de antelación a la fecha de expiración del certificado existente, el nuevo certificado será válido a partir de la fecha en que finalice el reconocimiento por un periodo que no excederá de cinco años a la misma.

Artículo 38. *Prórroga de la validez del certificado de conformidad de buque de recreo.*

1. Si el certificado de conformidad de buque de recreo se expidiera para un periodo de validez inferior a cinco años, la Dirección General de la Marina Mercante podrá prorrogar la validez del mismo extendiéndolo más allá de su fecha de expiración, hasta alcanzar el límite de cinco años a contar desde la fecha de expedición del certificado, siempre que se hayan realizado los diversos reconocimientos exigidos por este real decreto.

2. Si efectuado un reconocimiento de renovación de manera satisfactoria no ha sido posible expedir un nuevo certificado antes de la fecha de expiración del existente, la Dirección General de la Marina Mercante o una organización autorizada, éstas podrán

prorrogar la validez del certificado existente mediante un refrendo por un periodo adicional que no excederá de cinco meses contados a partir de la fecha de expiración.

Artículo 39. *Prórrogas particulares del certificado de conformidad de buque de recreo.*

1. Si en la fecha de expiración del certificado de conformidad el buque no se encuentra en un puerto en el que haya de ser objeto de reconocimiento, la Dirección General de la Marina Mercante podrá prorrogar el periodo de validez del certificado, pero esta prórroga solo se concederá con el fin de que el buque pueda proseguir su viaje hasta el puerto en el que haya de ser objeto de reconocimiento, siempre que se estimara oportuno en razón del cumplimiento de las normas de seguridad del buque, de la navegación, de la seguridad de la vida humana en el mar y de la prevención de la contaminación del medio marino.

2. No se prorrogará ningún certificado por un periodo superior a tres meses a contar desde la fecha de su caducidad y el buque al que se le haya concedido tal prórroga no quedará autorizado a salir del puerto donde haya de ser objeto de reconocimiento sin haber obtenido un nuevo certificado. En este caso, el nuevo certificado será válido por un periodo que no excederá de cinco años a partir de la fecha de expiración del certificado existente antes de que se concediera la prórroga.

Artículo 40. *Reglas especiales.*

1. En circunstancias especiales relacionadas con la vigencia de los certificados y sobrevenidas durante el desplazamiento de los buques de recreo, la Dirección General de la Marina Mercante podrá emitir un nuevo certificado de conformidad de buque de recreo cuya vigencia no comience a partir de la fecha de caducidad del certificado anterior, en función de las características del buque, su mantenimiento, adecuación y cumplimiento de las normas de seguridad.

2. El nuevo certificado podrá ser válido por un periodo que no excederá de cinco años a partir de la fecha en que finalice el reconocimiento de renovación.

3. En todo caso, el armador del buque deberá comunicar las circunstancias sobrevenidas antes citadas a la Dirección General de la Marina Mercante.

Artículo 41. *Reconocimientos realizados antes del vencimiento del certificado de conformidad de buque de recreo.*

Cuando se efectúe un reconocimiento anual o intermedio antes del periodo estipulado en los artículos 28 y 29 de este real decreto se derivaran las siguientes consecuencias:

a) la fecha de vencimiento anual que figure en el certificado de que se trate se modificará sustituyéndola por una fecha que no sea posterior a tres meses desde la fecha en que terminó el reconocimiento;

b) los reconocimientos anuales o intermedios subsiguientes prescritos en las reglas pertinentes se efectuarán en los intervalos establecidos en los artículos reguladores de los mismos, teniendo en cuenta la nueva fecha de vencimiento anual;

c) la fecha de expiración del certificado podrá permanecer inalterada a condición de que se efectúen uno o más reconocimientos anuales, intermedios según proceda, de manera que no se excedan entre los distintos reconocimientos los intervalos máximos estipulados en los artículos pertinentes.

Artículo 42. *Pérdida de validez de los certificados.*

Todo certificado expedido en virtud de lo dispuesto en este real decreto perderá su validez en los casos siguientes:

a) Si los reconocimientos e inspecciones pertinentes no se han efectuado en los intervalos estipulados para cada reconocimiento o fuera de los periodos de prórroga.

b) Si el certificado no es refrendado conforme a lo dispuesto en este real decreto.

c) Cuando el buque cambie su pabellón por el de otro Estado.

Artículo 43. *Emisión y refrendo de los certificados.*

Los certificados, así como las prórrogas y los refrendos de los mismos, serán expedidos o refrendados por la Dirección General de la Marina Mercante o por las Organizaciones Autorizadas, en su caso.

Artículo 44. *Obligaciones con relación a los certificados.*

1. La zona de operación declarada, y cualquier otra condición que restrinja el uso del buque, deberá figurar en el certificado de líneas de carga.

2. Los certificados referidos en este real decreto deberán encontrarse siempre a bordo del buque en adecuado estado de conservación y deberán exhibirse a requerimiento de las Dirección General de la Marina Mercante o las organizaciones autorizadas en el ámbito de lo dispuesto en este real decreto, sin perjuicio de las obligaciones que puedan venir impuestas por otras normas sectoriales.

Artículo 45. *Otros documentos a bordo.*

Además de los certificados citados en el artículo 44, los buques de recreo deberán llevarse a bordo, debidamente expedidos o refrendados por la Dirección General de la Marina Mercante, los documentos que figuran a continuación. Dichos documentos deberán estar al menos en castellano, excepto aquellos que sean relativos a la seguridad operativa del buque, que también deberán estar en el idioma de trabajo:

a) Certificado de instalación de máquinas sin dotación permanente sin menoscabo de la seguridad del buque, si fuera necesario.

b) Licencia de Estación de Barco: Todo buque deberá disponer a bordo de la Licencia de Estación de Barco (LEB), expedida por la Dirección General de la Marina Mercante. Esta Licencia tendrá una validez de cinco años, aunque deberá ser renovada cuando varíe cualquier condición o dato incluido en la misma.

c) Acta y Libro de estabilidad aprobado.

d) Los buques a vela llevarán a bordo fácilmente disponible, una copia de las curvas de máximos ángulos de «escora constante» para prevenir la inundación en caso de ráfagas de viento, o en el caso de un multicasco, los valores de máxima velocidad media aparente aconsejada, para la referencia del personal de guardia. Esta información debe ser una copia de la información que figura en el Libro de estabilidad aprobado.

La superficie vélica total y los pesos y dimensiones de los mástiles y elementos del aparejo estarán documentados en su Libro de Estabilidad. Cualquier modificación del aparejo que incremente la superficie vélica o pesos altos en el aparejo, precisarán de una aprobación que se incorporará al Libro de Estabilidad.

e) Cuadro de obligaciones e instrucciones para casos de emergencia.

f) Cuaderno de condiciones de asignación de francobordo y cálculo del mismo, en aquellos buques obligados a cumplir el Convenio Internacional sobre Líneas de Carga.

g) Resolución por la que se establece el cuadro de tripulación mínima de seguridad.

h) Todos los buques de recreo de navegación ilimitada y todos los buques de recreo con un arqueo bruto superior a 500 GT deberán disponer a bordo de un diario de navegación para el registro de acaecimientos y situaciones relacionados con la navegación y la seguridad, además de registrar los ejercicios de adiestramiento de la tripulación y las pruebas de los equipos necesarios para la seguridad de la navegación que requieran de pruebas periódicas sin la presencia de inspectores de la Administración.

i) Diario del Servicio Radioeléctrico: En los buques de arqueo igual o superior a 300 GT, se dispondrá a bordo de un diario del servicio radioeléctrico.

j) Plano de disposición general, plano de situación de los tanques, plano de elementos de salvamento y vías de evacuación, planos de lucha contraincendios, plano de aberturas, plano de servicios de achique, planos de los servicios de instalaciones fijas contraincendios.

k) Las resoluciones singulares para buques concretos, por la que se estableces limitaciones a la navegación, de acuerdo con lo previsto en el artículo 11 de este real decreto.

l) Cualquier otro documento que pudiera venir exigido por la legislación marítima nacional o internacional.

TÍTULO III

Régimen sancionador

Artículo 46. *Infracciones y sanciones.*

Las infracciones que se cometan en contravención a lo dispuesto en este real decreto se sancionarán con sujeción a lo previsto en el libro III, título IV, del Texto Refundido de la Ley de Puertos del Estado y de la Marina Mercante.

Artículo 47. *Medidas no sancionadoras.*

Las infracciones darán lugar, además del cumplimiento de la sanción pertinente, a la adopción cuando proceda de las medidas previstas por el artículo 313 del Texto Refundido de la Ley de Puertos del Estado y de la Marina Mercante.

Artículo 48. *Indemnizaciones por daños y perjuicios.*

Sin perjuicio de lo dispuesto en los artículos anteriores, cuando se produjeran daños y perjuicios por quebrantamiento de lo dispuesto en este real decreto los responsables de la infracción estarán sujetos al régimen de indemnizaciones que establece el artículo 316 del Texto Refundido de la Ley de Puertos del Estado y de la Marina Mercante.

Disposición adicional primera. *De los equipos marinos.*

1. Todos los equipos, accesorios, dispositivos, aparatos o materiales que se instalen en los buques de recreo nuevos a los que se les aplique el presente real decreto o se sustituyan en los existentes deberán estar aprobados de acuerdo el Real Decreto 809/1999, de 14 de mayo, por el que se regulan los requisitos que deben reunir los equipos marinos destinados a ser embarcados en los buques, en aplicación de la Directiva 96/98/CE, modificada por la Directiva 98/85/CE y normativa de desarrollo.

2. La Dirección General de la Marina Mercante podrá aceptar que los buques de recreo con un arqueo menor de 250 GT usen accesorios, dispositivos, aparatos o materiales conformes con las normas UNE-ISO de aplicación a las embarcaciones de recreo de eslora del casco L_h menor o igual que 24 metros y relacionadas en el anexo XVIII del Real Decreto 2127/2004, de 29 de octubre, por el que se regulan los requisitos de seguridad de las embarcaciones de recreo, de las motos náuticas, de sus componentes y de las emisiones de escape y sonoras de sus motores, siempre que quede garantizada la seguridad de la vida humana en la mar, de la navegación y la protección del medio ambiente marino.

Disposición adicional segunda. *Equivalencia del «The Large Commercial Yacht Code (LY3) del Maritime Coastguard Agency».*

A efectos del régimen jurídico establecido en este real decreto, sin perjuicio de lo dispuesto en la disposición final segunda.Dos, las normas técnicas de seguridad y prevención de la contaminación contenidas en The Large Commercial Yacht Code (LY3) del Maritime Coastguard Agency del Reino Unido o las que les sustituyan, tienen la consideración de reglamentación técnica equivalente a la establecida en el anexo de este real decreto.

Disposición adicional tercera. *Prescripciones sobre aspectos estructurales, mecánicos y eléctricos aplicables a los buques.*

Además de lo establecido en este real decreto, los buques de recreo se proyectarán, construirán y mantendrán cumpliendo las prescripciones sobre aspectos estructurales, mecánicos y eléctricos de una organización reconocida o las normas españolas que ofrezcan un grado de seguridad equivalente.

Disposición derogatoria única. *Derogación normativa.*

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

[. . .]

Disposición final tercera. *Titulo competencial.*

Este real decreto se dicta al amparo de lo dispuesto por el artículo 149.1.20 de la Constitución española que otorga al Estado la competencia exclusiva en materia de marina mercante.

Disposición final cuarta. *Habilitación normativa.*

1. Se faculta al Ministro de Fomento para modificar los artículos 20, 21 y los parámetros técnicos recogidos en el párrafo tercero del artículo 33 de este real decreto, así como el anexo por el que se establecen las normas técnicas de seguridad y prevención de los buques de recreo, siempre que las modificaciones introducidas vengan impuestas por avances técnicos, por modificaciones de la normativa europea aplicable o de acuerdo con los Convenios internacionales que sean de aplicación, así como por modificación de las normas técnicas de seguridad y prevención de la contaminación recogidas en el LY3 o cualquier otra normativa técnica que sea declarada equivalente con arreglo a lo dispuesto en esta disposición.

2. Así mismo, se faculta al Ministro de Fomento, previa propuesta del Director General de la Marina Mercante, para declarar la equivalencia de las normas técnicas de seguridad y prevención de la contaminación de los buques de recreo procedentes de otros países o de organizaciones reconocidas o autorizadas.

3. Se faculta al Ministro de Fomento para dictar las disposiciones que fueran precisas en desarrollo de este real decreto.

Disposición final quinta. *Actos de ejecución.*

Se faculta al Director General de la Marina Mercante para:

a) Elaborar y, en su caso, modificar, los modelos de certificados que se deban expedir a los buques de recreo, a fin de adaptarlos a lo dispuesto en este real decreto o cuando las modificaciones de los certificados vengan impuestas por cambios de la legislación o avances tecnológicos.

b) Elaborar la lista de Estados y organizaciones reconocidas que disponen de reglamentaciones técnicas, a fin de proponer al titular del Departamento su declaración como normas equivalentes, a efectos de dar cumplimiento a la disposición final cuarta de este real decreto.

c) Dictar cuantos actos sean precisos en ejecución de lo dispuesto en este real decreto.

Disposición final sexta. *Notificación a la Organización Marítima Internacional.*

Tras la publicación de este real decreto en el «Boletín Oficial del Estado», la Dirección General de la Marina Mercante notificará a la Organización Marítima Internacional (OMI) para su información las reglas españolas aplicables a los grandes yates para uso comercial y privado, en cumplimiento de lo dispuesto por el artículo 8 del Convenio Internacional sobre Líneas de Cargas de 1966 y sus modificaciones y la regla 5 del capítulo I del Convenio SOLAS y sus modificaciones.

Disposición final séptima. *Ausencia de Gasto público.*

Las medidas contempladas en este real decreto no supondrán incremento del gasto público y, en concreto de gasto de personal, acometiéndose con los medios materiales, personales y técnicos actualmente disponibles por la Dirección General de la Marina Mercante.

Disposición final octava. *Entrada en vigor.*

El presente real decreto entrará en vigor a los tres meses de su publicación en el «Boletín Oficial del Estado».

ANEXO

Normas técnicas de seguridad y prevención de la contaminación que deben cumplir los buques de recreo

Las normas técnicas de seguridad y prevención de la contaminación son de aplicación para todo buque de recreo incluido en el ámbito de aplicación de este real decreto, incluidos los buques de recreo de vela, multicasco y monocasco.

CAPÍTULO 1

Construcción y resistencia estructural. Integridad de estanqueidad

Este capítulo tiene como objetivo asegurar que los buques de recreo se construyan de acuerdo con un estándar adecuado en lo que respecta a su resistencia estructural y estanqueidad al agua.

1.1 Generalidades.

1.1.1 Todos los buques de recreo tendrán una cubierta de francobordo.

1.1.2 Todos los buques de recreo tendrán una cubierta de abrigo a lo largo de la eslora que sea de resistencia adecuada para soportar las condiciones de la mar y tiempo previsibles en la zona declarada de operación.

1.1.3 El material de construcción del casco, cubiertas y mamparos, condiciona los requisitos de protección contra el fuego por lo que, antes de proyectar el buque, se deberán revisar los capítulos correspondientes de este anexo.

1.2 Resistencia estructural.

1.2.1 A efectos de provisión de lastre, se prestará especial atención a los requerimientos de resistencia local o global del casco.

1.3 Mamparos estancos.–Los mamparos estancos que subdividan el buque cumplirán con los siguientes requisitos:

1.3.1 La resistencia estructural e integridad a la estanqueidad de un mamparo estanco, y de sus aberturas, deberá cumplir en el momento de su construcción con los requisitos de un Reglamento actualizado de una organización reconocida.

1.3.2 El número y la posición de los mamparos estancos vendrá determinado por los requisitos de subdivisión y compartimentado aplicables.

1.3.3 A reserva de lo prescrito en los apartados siguientes, las aberturas en los mamparos estancos cumplirán con los requisitos de los buques de pasaje, tal como se regulan en el Convenio SOLAS, capítulo II-1, reglas 13 y 16.

1.3.4 Se podrán instalar puertas de bisagra de tipo aprobado en aquellas aberturas en mamparos estancos de uso poco frecuente, y cuando un miembro de la tripulación esté presente cuando la puerta se abra durante la navegación. Además, se instalarán en el puente alarmas audibles y visuales indicando su apertura.

1.3.5 Salvo que en el apartado 1.4 siguiente se indique lo contrario, las puertas estancas de los buques de menos de 500 GT podrán ser de bisagra, sin dispositivos de cierre por telemando desde el puente, y siempre que en el puente existan alarmas audibles y visuales indicando su apertura. Se podrá aceptar un cierto retardo en las referidas alarmas. En cualquier caso, dichas puertas deberán permanecer cerradas durante la navegación, lo que se indicará mediante letreros adecuados en las mismas.

1.3.6 Los procedimientos de operación de las puertas estancas deberán ser aprobados por la Administración y expuestos a bordo en lugares adecuados. Las puertas estancas estarán normalmente cerradas, con excepción de aquellas de corredera que proporcionen

los accesos habituales a espacios de habilitación y servicio usados frecuentemente. Se probarán antes de comenzar la navegación y, al menos, una vez a la semana.

1.4 Compartimentos bajo la cubierta de francobordo provistos de abertura en el casco.

1.4.1 Los compartimentos, situados bajo la cubierta de francobordo, que tengan aberturas de acceso a través del casco deberán estar limitados por mamparos estancos que los separen de cualquier otro compartimento situado bajo esa misma cubierta. No se permitirá abertura alguna (puertas, conductos de ventilación, pasos de hombre, etc.) en dichos mamparos, salvo que se instalen puertas estancas de corredera que cumplan el epígrafe 1.3.3 anterior o, en el caso de buques de menos de 500 GT, puertas de bisagra que cumplan el epígrafe 1.4.2.

1.4.2 En los buques de recreo de menos de 500 GT, las aberturas a cualquier otro compartimento bajo la cubierta de francobordo pueden estar dotadas de puertas de bisagra estancas siempre que se cumpla uno de los dos epígrafes siguientes:

1.4.2.1 Tras producirse una inundación a través de la abertura en el costado, la línea de flotación resultante queda por debajo de los bordes superiores de los umbrales de las aberturas internas de ese espacio.

1.4.2.2.a) Se instala una alarma de sentina en el compartimento que tiene la abertura en el costado, con indicadores audibles y visuales en el puente.

b) Las puertas de bisagra del compartimento se abren hacia el interior del mismo.

c) Se dispone en el puente de alarmas, audibles y visuales, indicando la apertura de cada puerta.

d) Cada puerta dispone de un mecanismo de cierre individual.

e) Con respecto a la flotación de proyecto, la altura del umbral de cada puerta es mayor que la altura del umbral de la abertura de acceso a través del casco.

1.4.3 Las aberturas de acceso en el casco deberán cumplir con las siguientes prescripciones del capítulo II-1 de SOLAS: regla 15, apartados 1, 2, 9, 10.1 y 10.2 para buques de carga, y regla 15-1. Deberá existir un medio para asegurar que las puertas se puedan cerrar y bloquear manualmente en caso de fallo de energía o del sistema hidráulico de cierre.

1.5 Aparejo de los buques de vela.

1.5.1 Se revisará el estado de todo el aparejo, en especial de la jarcia firme, de acuerdo con un plan programado de mantenimiento. El plan deberá incluir la inspección regular de todos los elementos que permiten el trabajo seguro en altura, en los mástiles, palos, crucetas y jarcia firme, y en el botalón o bauprés.

1.5.2 Mástiles, vergas, botavaras, picos, tangones y otros.

1.5.2.1 Su dimensionamiento y materiales de construcción deberán estar de acuerdo con los requisitos y recomendaciones de un Reglamento actualizado de una organización reconocida, o de un estándar nacional o internacional reconocido.

1.5.2.2 La estructura del buque de soporte, anclaje o en contacto con los mástiles (incluyendo cubiertas, varengas, reforzamientos y accesorios) se construirá con la resistencia adecuada para soportar y transmitir los esfuerzos previstos.

1.5.3 Jarcia firme y de labor.

1.5.3.1 Su dimensionamiento y materiales de fabricación deberán estar de acuerdo con los requisitos y recomendaciones de un Reglamento actualizado de una organización reconocida, o de un estándar nacional o internacional reconocido.

1.5.3.2 El cable utilizado para la jarcia firme (estays, burdas u obenques) no podrá ser de cable de alambre flexible (cable con alma de fibra).

1.5.3.3 La resistencia de todas las pastecas, grilletes, tornillos pasantes, herrajes, cornamusas y arraigos de cubierta excederá la carga de rotura de la jarcia firme y de labor asociada a ellos.

1.5.3.4 Los cadenotes y arraigadas para el anclaje de la jarcia firme se construirán para soportar y trasmitir con eficacia las cargas previstas.

1.5.4 Velas.

1.5.4.1 Se dispondrán medios para rizar o disminuir la superficie vélica.

1.5.4.2 Los buques de recreo a vela deberán contar con aparejo de capa o con velas específicas especialmente diseñadas y fabricadas para operar como tales.

CAPÍTULO 2

Estanqueidad a la intemperie. Embarque de agua en cubierta

Este capítulo tiene como objetivo asegurar que los buques de recreo se construyan de acuerdo con un estándar adecuado en lo que respecta a su estanqueidad a la intemperie incluyendo el embarque de agua en cubierta.

2.1 Aplicabilidad del Convenio de líneas de carga.–Se aplicarán las normas del Convenio Internacional sobre Líneas de Carga 1966/88 y sus enmiendas (ILLC), no obstante se considerará que las disposiciones subsiguientes proporcionan un nivel de seguridad equivalente respecto a los riesgos de inundación progresiva y de embarque de agua en cubierta.

2.2 Cubierta de abrigo y altura de superestructuras.

2.2.1 Si el francobordo real a la cubierta de abrigo excede del requerido por el Convenio Internacional sobre Líneas de Carga 1966/88 y sus enmiendas (ILLC) en, al menos, la altura estándar de superestructuras, las aberturas en dicha cubierta de abrigo, situadas a popa de un cuarto de eslora L medido desde la perpendicular de proa, se podrán suponer situadas en un emplazamiento de clase 2.

2.2.2 Para buques de eslora L de hasta 75 m, la altura estándar de una superestructura se tomará de 1,8 m. Para los de eslora L igual o superior a 125 m, dicha altura tomará un valor de 2,3 m. Para esloras intermedias se obtendrá por interpolación lineal.

2.3 Escotillas.

2.3.1 Todas las aberturas que conduzcan a espacios bajo la cubierta de abrigo, y que no puedan cerrarse con absoluta estanqueidad, deberán estar encerradas por una superestructura cerrada o una caseta estanca de resistencia adecuada que cumpla los requisitos del Convenio sobre Líneas de Carga.

2.3.2 Todas las escotillas expuestas que den acceso desde emplazamientos de clase 1 y de clase 2 deberán ser de construcción estanca a la intemperie y deberán contar con dispositivos adecuados para asegurar su cierre. Las tapas de las escotillas deberán estar permanentemente fijadas al buque.

2.3.3 En general, las escotillas deberán permanecer cerradas en la mar. Sin embargo, aquellas cuya apertura en navegación sea necesaria deberán ser tan pequeñas como sea posible (máximo de 1 metro cuadrado de sección útil) y, cuando estén en emplazamientos de clase 1 o 2, tendrán brazola de al menos 300 mm de altura. Deberán situarse tan cerca de crujía como sea posible, especialmente en los buques de vela. Las tapas de estas escotillas estarán conectadas permanentemente a las brazolas y, si tienen bisagras, éstas estarán situadas en la arista más a proa.

2.3.4 Las escotillas que sean vías de evacuación deberán tener tapas accionables desde ambas caras y, en el sentido de evacuación, se podrán abrir sin necesidad de llaves. Todas las manillas en el interior serán no desmontables. Una escotilla de evacuación deberá estar claramente identificada como tal y será de uso fácil y seguro teniendo en cuenta su posición.

2.3.5 Se podrá considerar la autorización específica de escotillas sin brazolas, enrasadas, y únicamente en el caso de que se trate de escotillas que permanezcan siempre cerradas durante la navegación. Las escotillas enrasadas deberán ser estancas y proporcionarán una resistencia equivalente a la de la cubierta en la que se encuentren.

2.4 Puertas.

2.4.1 Puertas sobre la cubierta de abrigo.

2.4.1.1 Las puertas exteriores de las casetas y superestructuras que protejan accesos a espacios bajo la cubierta de abrigo, serán estancas a la intemperie y sus umbrales tendrán alturas de al menos:

Situación	Buques de navegación ilimitada	Buques de navegación limitada
A	600 mm	300 mm
B	300 mm	150 mm
C	150 mm	75 mm

Situación A: La puerta está situada en el cuarto de proa (25 % L) del buque y se utiliza cuando el buque está en navegación.

Situación B: La puerta está en una situación expuesta mirando a proa y en un emplazamiento situado a popa del cuarto de proa (25 % L) del buque.

Situación C: La puerta está en una situación protegida a popa del cuarto de proa (25 % L) del buque o, en una situación expuesta a la intemperie en una cubierta a un nivel superior al de la cubierta de abrigo.

2.4.1.2 Las puertas estancas a la intemperie estarán dispuestas de modo que abran hacia fuera y, si están situadas en el costado de una caseta, abisagradas en el borde de proa. Se podrán considerar dispositivos de cierre alternativos si se pueda demostrar su eficacia de cierre y su capacidad para evitar la entrada de agua, de modo que no se disminuya la seguridad del buque.

2.4.1.3 Las puertas de acceso que conduzcan a la cámara de máquinas desde la cubierta de abrigo tendrá, al menos, un umbral de:

Situación	Buques de navegación ilimitada	Buques de navegación limitada
Emplazamiento clase 1.	600 mm	450 mm
Emplazamiento clase 2.	380 mm	200 mm

2.4.1.4 Las alturas de los umbrales, la construcción y los medios de cierre de las puertas que se usen únicamente cuando el buque está en puerto o fondeado en aguas protegidas, y se mantengan cerradas en navegación, se podrán considerar individualmente.

2.4.2 Aberturas de tambuchos.

2.4.2.1 Las aberturas de tambuchos que den acceso a espacios situados bajo la cubierta de abrigo deberán estar provistas de umbrales de una altura sobre la cubierta de al menos 300 mm o, para los buques de navegación limitada, de al menos 150 mm.

2.4.2.2 Está permitido el uso de tapas portátiles («washboards») para el cierre de aberturas en tambuchos, siempre que queden adecuada y permanentemente fijadas. Cuando no estén en uso, se garantizará su correcta y segura estiba.

2.4.2.3 La anchura máxima de una abertura en un tambucho no será superior a 1 m.

2.5 Lumbreras y ventanas horizontales.

2.5.1 Deberán ser de construcción estanca eficaz y estarán colocadas tan cerca como sea posible de crujía. Si se pueden abrir, deberán estar provistas de medios de cierre eficaces que las aseguren en su posición cerrada.

2.5.2 Las que estén destinadas a ser vía de evacuación se podrán abrir desde ambos lados, y en el sentido de salida se podrán abrir sin necesidad de llaves. Todas las manillas del lado interior serán no desmontables. Este tipo de lumbreras será de fácil uso e identificación.

2.5.3 El material transparente de la lumbrera y el método de fijación a su marco deben cumplir las normas de un estándar aceptable, nacional o internacional. Las reglas actualizadas de una organización reconocida aplicables a buques son aceptables en este sentido. Cuando estas reglas contengan normas alternativas para buques o embarcaciones de recreo, éstas se considerarán apropiadas para buques de navegación limitada. Al menos se llevará a bordo una tapa portátil por cada tamaño de abertura, en previsión de una eventual rotura del material transparente.

2.6 Portillos.

2.6.1 Serán de resistencia adecuada de acuerdo con su posición en el buque de acuerdo con una norma técnica, nacional o internacional. Las reglas actualizadas de una organización reconocida aplicables a buques son aceptables en este sentido. Cuando estas

reglas contengan normas alternativas para buques o embarcaciones de recreo, pudiéndose elegir unas u otras, se considerarán apropiadas para buques de navegación limitada. Respecto a la protección estructural contra incendios, en la construcción de ciertos portillos se cumplirá con lo estipulado en los capítulos correspondientes del presente anexo.

2.6.2 Los portillos insertos en lugares que protejan aberturas que conduzcan a espacios bajo la cubierta de abrigo, o en los costados del casco, estarán provistos de tapas ciegas, que deberán estar permanentemente fijadas al marco y permitirán el cierre de la abertura de forma estanca, en caso de rotura del cristal. Las posibles propuestas para la instalación de tapas ciegas portátiles serán especialmente consideradas y, en su caso, aprobadas por la Administración, teniendo en cuenta la situación de los portillos y la inmediata disponibilidad de las tapas ciegas. En ese caso, se considerarán para aprobación las correspondientes instrucciones al Capitán estableciendo las condiciones para su instalación.

2.6.3 Los portillos fijados al casco bajo la cubierta de francobordo serán fijos o de un tipo de apertura no inmediata y, en ambos casos, cumplirán un estándar reconocido. Los portillos se instalarán de modo que su borde inferior no se encuentre por debajo de una línea trazada en el costado paralelamente a la cubierta de francobordo y cuyo punto inferior esté a una distancia igual al 2,5 % de la manga B, o 500 mm si este valor es mayor, por encima de la línea de carga de verano. Mientras el buque esté en navegación, los portillos del tipo de apertura no inmediata permanecerán cerrados en modo seguro, y en el puente habrá indicación de su cierre.

2.6.4 No se fijarán portillos en los costados de la cámara de máquinas.

2.7 Ventanas.

2.7.1 Las ventanas serán de resistencia adecuada para su posición en el buque de acuerdo con una norma apropiada, nacional o internacional. Las reglas actualizadas de una organización reconocida aplicables a buques son aceptables en este sentido. Cuando estas reglas contengan normas alternativas para buques o embarcaciones de recreo, pudiéndose elegir unas u otras, se considerarán apropiadas para buques de navegación limitada. Respecto a la protección estructural contra incendios, la construcción de ciertas ventanas cumplirá con lo estipulado en los capítulos correspondientes del presente anexo.

2.7.2 En aquellos buques en que los cristales, su espesor o la fijación de las ventanas no cumplan con los requisitos de una organización reconocida, las ventanas se podrán probar a satisfacción de la Dirección General de la Marina Mercante, a un mínimo de 4 veces la presión de diseño que esté indicada en unas normas aceptables. Adicionalmente a lo anterior, el espesor que se calcule debe ser equivalente al prescrito por la sociedad de clasificación para los buques de recreo. Para buques de navegación limitada o para ventanas que lleven pantallas de protección, la presión de prueba se puede reducir a 2,5 veces la de diseño.

2.7.3 Las ventanas de las superestructuras o casetas estancas deben estar sólidamente enmarcadas y fuertemente aseguradas a la estructura. El vidrio debe ser de tipo endurecido de seguridad.

2.7.4 Cuando se utilice vidrio de seguridad endurecido químicamente, las ventanas serán de tipo laminado, con una profundidad mínima de endurecimiento químico de 30 micrones en las caras expuestas. Las inspecciones referentes a la condición de las superficies de las ventanas, formarán parte de los reconocimientos reglamentarios.

2.7.5 En general, no se instalarán ventanas en los costados del casco por debajo de la cubierta de francobordo. Sin embargo, aquellas propuestas para su instalación podrán ser aprobadas por la Dirección General de la Marina Mercante teniendo en cuenta la posición de la ventana en el costado, su resistencia y la de su estructura perimetral de soporte, su medio de fijación y la disponibilidad de tapas ciegas resistentes y de instrucciones precisas al Capitán indicando en qué circunstancias deben ponerse dichas tapas ciegas. Estas ventanas serán de tipo fijo y, de estar situadas dentro del octavo de proa de la eslora, sus tapas ciegas deberán estar permanentemente fijadas a las ventanas, listas para su uso.

2.7.6 Todos los buques de navegación ilimitada llevarán a bordo pantallas de protección para todas las ventanas, del frente y costados de la primera fila y para todas las del frente de la segunda fila, de las superestructuras y casetas estancas por encima de la cubierta de francobordo. Cuando las ventanas sean de construcción laminada y su espesor equivalente

en vidrio endurecido de seguridad exceda en más de un 30 % lo exigido por el estándar aplicable, no será necesario contar con pantallas de protección, si bien, se llevarán tapas ciegas que impidan la entrada de agua en caso de rotura. Si las pantallas de protección a babor y estribor son intercambiables entre sí, solo será necesario llevar a bordo la mitad de cada tamaño.

2.7.7 Las ventanas frontales y laterales del puente de navegación, no podrán ser de cristal tintado mediante polarización.

2.8 Ventiladores y exhaustaciones.

2.8.1 Se dispondrá una ventilación eficaz en todos los compartimentos del buque. La habilitación estará protegida de la entrada de gases y/o vapores de exhaustación, maquinaria y sistemas de combustible.

2.8.2 Los ventiladores serán de construcción sólida adecuada y estarán provistos de medios permanentes de cierre estanco. Los ventiladores que den servicio a espacios bajo la cubierta de francobordo o a una superestructura cerrada, tendrán brazolas de una altura mínima de:

	Navegación ilimitada	Navegación limitada
En el cuarto de proa (25 % L) del buque	900 mm	450 mm
Otro lugar	760 mm	380 mm

2.8.3 Los ventiladores se situarán tan cerca de crujía como sea posible, y la altura sobre cubierta será la suficiente para impedir la entrada de agua en caso de escora del buque.

2.8.4 La ventilación de espacios como la cámara de máquinas, que puede permanecer abierta en condiciones normales, requiere especial cuidado respecto a la posición y altura de las aberturas de aspiración sobre la cubierta teniendo en cuenta el ángulo de inundación progresiva θ_f, considerado en los criterios de estabilidad.

Los medios de cierre de los ventiladores que den servicio a los espacios de máquinas, se seleccionarán de acuerdo con los medios de protección y extinción de incendios provistos para ese espacio.

2.8.5 Las salidas de escapes que penetren el casco bajo la cubierta de francobordo, deberán contar con medios de retención del agua que prevengan la entrada del agua al casco en caso de avería del sistema de exhaustación. Para los buques de navegación ilimitada existirá además un medio de cierre adicional. Para los buques de navegación limitada, en los que el cierre adicional no sea posible, el tubo de exhaustación debe formar un bucle cuya parte superior esté más alta –como mínimo 1000 mm– que la flotación de máxima carga. El sistema de exhaustación debe ser de resistencia equivalente a la construcción del casco en la parte Exterior del cierre.

2.9 Aireaciones de tanques.

2.9.1 Los tubos de aireación de tanques deben ser de construcción eficaz y estar provistos de medios permanentes de cierre estanco. Estos últimos se podrían omitir si se demostrara que el extremo abierto del tubo está protegido por otra estructura circundante que evita la posible entrada de agua.

2.9.2 Las aireaciones que estén situadas en la cubierta de abrigo se instalarán tan lejos del costado como sea posible y tendrán una altura suficiente que evite la entrada de agua. En general, las alturas mínimas de las aireaciones de tanques serán las siguientes:

	Navegación ilimitada	Navegación limitada
En cubierta de abrigo	760 mm	380 mm
Otra cubierta	450 mm	225 mm

2.9.3 Las aireaciones de los tanques de combustible deben terminar a una altura igual o mayor de 760 mm sobre el tope superior del tubo de llenado del tanque, en los tanques de gravedad o; por encima del techo del tanque de reboses, en el caso de los tanques de llenado a presión.

2.10 Imbornales, tomas de mar y descargas.–En la medida en que sea posible y razonable, se cumplirán todas las prescripciones del Convenio Internacional sobre Líneas de Carga 1966 y sus enmiendas, respecto a estos dispositivos. Además, las tomas de mar y las descargas deberán estar provistas de válvulas de cierre, fácilmente accesibles.

2.11 Materiales de las válvulas y tuberías asociadas.

2.11.1 Las válvulas situadas bajo la línea de flotación serán de acero, bronce, cobre u otro material que tenga resistencia equivalente al impacto, el fuego o la corrosión. Aquellas de material no metálico no serán normalmente consideradas equivalentes.

2.11.2 Las tuberías conectadas a las válvulas anteriores, también bajo la línea de flotación, serán de acero, bronce, cobre u otro material equivalente. Aquellas de material no metálico no serán normalmente consideradas equivalentes.

2.11.3 Si se propone el uso de tubería de plástico, se podrá considerar su aprobación siempre que se presenten con todo detalle su tipo, la posición en que se instalará –siempre por encima de la flotación– y su uso. En especial, se examinarán las características del plástico a la luz del código FTP de IMO.

2.11.4 El uso de tubería flexible en cualquier situación, deberá reducirse a un mínimo compatible con la razón primaria para su uso. La tubería flexible y sus medios de unión a la tubería rígida asociada, serán de tipo aprobado y adecuados para el uso propuesto.

2.12 Equivalencias.–Cuando los buques no puedan cumplir con la totalidad de requerimientos de este capítulo 2, la Dirección General de la Marina Mercante podrá considerar otras disposiciones que proporcionen un nivel de seguridad equivalente. Las propuestas en este sentido deberán tener en cuenta, al menos, los siguientes puntos:

a) Las aberturas se mantendrán cerradas durante la navegación.

b) Se incrementará la capacidad de bombas de sentina y se instalarán alarmas de sentina adicionales.

c) Cumplimiento de las condiciones de estabilidad con averías, si ello no fuera ya un requisito (véase capítulo de Estabilidad).

d) Existencia de dispositivos especiales para prevenir el ingreso directo de agua.

e) Ventilación alternativa para uso con mal tiempo.

f) Consideraciones sobre el ángulo de inundación progresiva y reducción del riesgo de embarques de agua (por ejemplo, en caso de zonas protegidas).

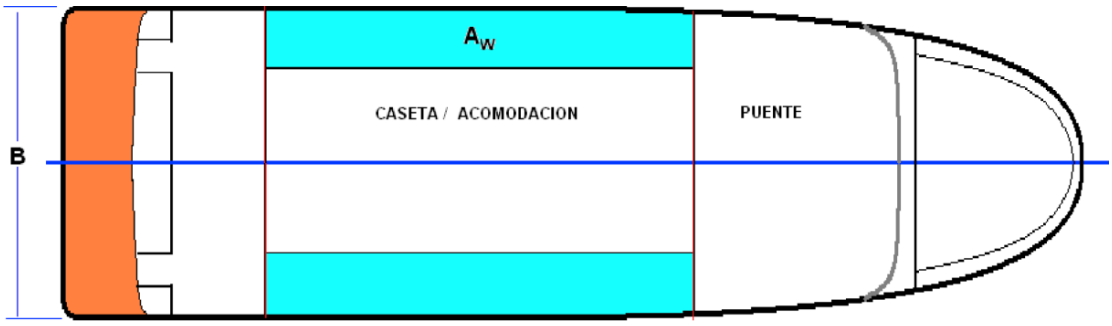
g) Limitaciones operacionales.

h) Reforzamiento del régimen de inspecciones.

2.13 Portas de desagüe.

2.13.1 El dimensionamiento de las portas u otros dispositivos de descarga del agua en cubierta cumplirán, en la medida que sea posible y razonable para la salvaguarda de la seguridad de la vida humana en la mar, la seguridad de la navegación y la prevención de la contaminación del medio ambiente marino, las prescripciones aplicables del Convenio Internacional sobre Líneas de Carga 1966/88 y sus enmiendas (ILLC).

2.13.2 Alternativamente, en los casos en que exista un pozo en un costado del buque, entre una caseta y la amurada, se podrá utilizar la siguiente fórmula para calcular el área total de las portas de desagüe a distribuir de modo uniforme en dicha amurada.



$$A_P = 0{,}28 \times A_W / B$$

Donde:

A_P es el área de portas requerida,

A_W es el área del pozo al costado de la caseta,

B es la manga en cubierta del buque.

En buques a vela, no se requerirán portas de desagüe cuando la altura de amurada sea inferior a 150 mm.

La superficie de pozo, utilizada para el cálculo en el caso anteriormente descrito, es únicamente la lateral de una caseta.

2.13.3 En casos individuales, cuando la Dirección General de la Marina Mercante considere que los requisitos del Convenio Internacional sobre Líneas de Carga 1966/88 y sus enmiendas (ILLC) no se pueden cumplir, se podrá considerar un estándar alternativo que provea un nivel equivalente de seguridad. En aquellos casos en que sea aplicable, se podrán considerar reducciones en la permeabilidad del pozo.

En pozos situados en la proa o en la popa de buques de recreo de navegación limitada, se podrá considerar una reducción en el área de portas de desagüe en base al siguiente factor de forma: cociente de dividir el área real del pozo por el producto de su eslora y su manga. Dichos valores (área, eslora y manga del pozo) se medirán a una altura igual a la mitad de la de la amurada circundante. El área final de portas así obtenida podría reducirse en un 50 % si se demostrara que, tras el llenado del pozo hasta la altura máxima de la amurada, la estabilidad del buque sigue siendo aceptable y el área de portas existente permite un vaciado total en un tiempo inferior a tres minutos.

En la consideración de cada caso individual, la Dirección General de la Marina Mercante podrá tener en cuenta el historial del buque, la zona declarada de operación y cualquier otra condición que restrinja su uso en la mar; lo que será anotado en el certificado correspondiente.

2.14 Nichos.

2.14.1 Cualquier nicho o bañera situado en la cubierta de intemperie deberá ser de construcción estanca y auto-vaciante en las condiciones normales de balance y cabeceo del buque.

2.14.2 Una piscina o «jacuzzi» abierto a la intemperie, será considerado como un nicho.

2.14.3 Los medios de vaciado deberán ser capaces de un drenaje eficaz con un ángulo de balance de 10º (30º en el caso de un buque a vela).

Los medios de vaciado serán tales que, con el buque adrizado y al calado de máxima carga, puedan vaciar completamente el nicho (inicialmente lleno de agua) en un tiempo máximo de tres minutos. Se dispondrá de medios para evitar el flujo inverso del agua de mar hacia el nicho.

2.14.4 Cuando los métodos de drenaje no sean capaces de cumplir lo requerido en 2.14.3, se podrán someter propuestas alternativas a la aprobación de la Administración. En tales casos, se deberán tener en cuenta los efectos sobre la estabilidad intacta y en averías de la masa de agua embarcada y su superficie libre.

CAPÍTULO 3

Maquinaria

Este capítulo tiene como objetivo definir los requisitos mínimos exigibles para la maquinaria, que deben de estar de acuerdo con los requisitos de una organización reconocida, y deberán cubrir al menos los aspectos regulados por el mismo, incluso cuando la maquinaria no forme parte del sistema de propulsión principal del buque.

3A. Maquinaria. Buques menores de 500 GT.

3A1. Requisitos generales.

3A1.1 Además de las prescripciones contenidas en el presente anexo la maquinaria y su instalación se proyectarán y construirán con arreglo a los requisitos de un Reglamento

actualizado de una organización reconocida. Dichos requisitos cubrirán al menos el sistema de propulsión, líneas de ejes y planta eléctrica. Para los buques que operen con cámara de máquinas desatendida, la maquinaria y su instalación deberán cumplir con las normas de las reglas de la parte E del capítulo II-1 de SOLAS «Prescripciones complementarias relativas a espacios de máquinas sin dotación permanente» en tanto en cuanto sea razonable y posible.

Las tuberías de plástico se podrán aceptar siempre que se cumpla con los requisitos del código internacional para la Aplicación de Procedimientos de Ensayo de Exposición al Fuego de la OMI (código FTP).

3A1.2 Los requisitos para la propulsión principal se establecen sobre la suposición general de la instalación de unidades diésel. Si se propone otro tipo de unidades de propulsión principal, su disposición e instalación tendrán una consideración especial. Si se proponen turbinas de gas, se considerará lo prescrito en el código de Naves de Gran Velocidad de la OMI, y su instalación será a satisfacción de la Dirección General de la Marina Mercante.

3A1.3 No obstante lo requerido en el párrafo 3A1.1, el servicio de suministro de combustible a un motor que tenga una sección de tubería flexible, deberá de tener sus conexiones de tipo a rosca o de tipo aprobado equivalente. Los tubos flexibles serán resistentes al fuego y reforzadas con mallas de acero. Los materiales y acoplamientos cumplirán con un estándar reconocido y adecuado a su uso.

3A2. Instalación.

3A2.1 El diseño y construcción de la maquinaria, tanques de combustible y los sistemas de tubería y accesorios asociados será adecuado para el servicio al que estén destinados, y deberán instalarse y protegerse de tal modo que se reduzca al mínimo el peligro para cualquier persona, durante su movimiento normal por el buque, teniendo especial cuidado en lo referente a las partes móviles y superficies calientes.

3A2.2 Se deberán proveer medios para aislar cualquier fuente de combustible que pueda alimentar un fuego en un local de máquinas. Se dispondrán válvulas de cierre tan cerca como sea posible de los tanques de combustible. Dichas válvulas se podrán cerrar desde fuera del local de máquinas.

3A2.3 Las tuberías exteriores de abastecimiento de combustible a alta presión que se encuentren situadas entre las bombas de alta presión y los inyectores estarán protegidas con un sistema de encamisado que pueda contener al combustible en caso de fallo de la tubería a alta presión. El sistema de encamisado contendrá medios para recoger las fugas y la instalación dispondrá de una alarma para casos de fallos de la tubería de combustible.

3A2.4 Si se utilizan indicadores de nivel de combustible de vidrio éste será de vidrio plano y con válvulas de cierre automático situadas entre los indicadores y los tanques de combustible.

3B. Maquinaria. Buques de 500 GT o más.

3B.1 La maquinaria y su instalación deberán cumplir los requisitos de una organización reconocida y las reglas de la parte C del capítulo II-1 de SOLAS «Instalaciones de máquinas» y la parte E del capítulo II-1 de SOLAS «Prescripciones complementarias relativas a espacios de máquinas sin dotación permanente».

3B.2 En cualquier caso el estándar del nivel de seguridad alcanzado será al menos equivalente al de SOLAS. La equivalencia se puede conseguir añadiendo requisitos más exigentes que equilibren las deficiencias, consiguiendo de esta manera el nivel general de seguridad exigido.

3B.3 Para el caso de instalación de turbinas de gas, se tendrán en cuenta las directrices que se encuentran en el código de Naves de Gran Velocidad de la OMI, y la instalación se realizará a satisfacción de la Administración.

CAPÍTULO 4

Instalación eléctrica

En este capítulo se indican los requisitos mínimos para la instalación eléctrica, que cumplirá además las normas de una organización reconocida.

4.1 Buques de recreo de 500 GT o más.

4.1.1 El equipo eléctrico y su instalación cumplirán las reglas del SOLAS, capítulo II-1/parte D, aplicables a los buques de carga. Los requisitos adicionales en el caso de que existan cámaras de máquinas desatendidas cumplirán además con las reglas SOLAS, capítulo II-1/parte E, aplicables a los buques de carga, en la medida en que sea apropiado y razonable.

4.1.2 El generador de emergencia, si lo hay, estará situado por encima de la cubierta más alta. En el caso que esté protegido del fuego y la inundación, podrá instalarse debajo de esa cubierta. En todos los casos estará físicamente separado de los generadores principales y del cuadro eléctrico principal por medio de una división o mamparo de forma que se garantice su funcionamiento continuo. El generador de emergencia será fácilmente accesible desde la cubierta de intemperie.

4.2 Buques de recreo de menos de 500 GT.

4.2.1 Instalación. Se prestará especial atención a la protección por sobrecarga y cortocircuitos de todos los circuitos, excepción hecha de los de arranque de motores alimentados por baterías, donde dichos medios de protección sean de difícil instalación.

Además, los dispositivos eléctricos instalados en zonas potencialmente peligrosas en las que gases procedentes del combustible y otros hidrocarburos se pueden propagar, deberán ser de un tipo certificado como seguro para ese riesgo.

4.2.2 Iluminación.

4.2.2.1 Los circuitos de iluminación, incluyendo los de emergencia, se distribuirán por los diversos espacios de modo que no pueda ocurrir un apagón generalizado debido al fallo de un único dispositivo de protección.

4.2.2.2 Se instalará una fuente de emergencia de iluminación, que será independiente del sistema general. Esta fuente deberá ser suficiente durante al menos tres horas, e incluirá respetos de las luces de navegación. Esta fuente puede ser el generador de emergencia, si lo hay.

4.2.2.3 La iluminación con el sistema anterior, deberá proporcionar suficiente luz para que las personas puedan escapar de los alojamientos y lugares de trabajo hasta los lugares de agrupamiento de abandono del buque. Adicionalmente este sistema, suplementado por linternas, deberá ser suficiente para permitir reparaciones de emergencia en la maquinaria, etcétera.

4.2.2.4 La fuente de emergencia antes mencionada, tendrá alimentación independiente de la fuente eléctrica principal, con distribución separada y estará situada fuera de la cámara de máquinas.

4.2.3 Baterías. Se utilizarán a bordo baterías aptas para uso en buques y con la estanqueidad suficiente. Las zonas en donde están instaladas, tendrán ventilación suficiente para evitar la acumulación de los gases de emisión típicos de las baterías.

CAPÍTULO 5

Equipo de gobierno

En este capítulo se exponen los requisitos mínimos para el equipo de gobierno del buque, que cumplirán las normas de una organización reconocida. Se prestará particular atención a los requisitos para el gobierno del buque en situación de emergencia.

5.1 Buques de recreo de 500 GT o más.

5.1.1 El equipo de gobierno y su instalación cumplirán con lo prescrito en el SOLAS, capítulo II-1/parte C, aplicable a los buques de carga, hasta donde sea posible y razonable para la salvaguarda de la seguridad de la vida humana en la mar, la seguridad de la navegación y la prevención de la contaminación del medio ambiente marino. En cualquier caso la intención debe ser llegar a un nivel de seguridad como mínimo equivalente a lo previsto en el SOLAS.

5.2 Buques de recreo de menos de 500 GT.

5.2.1 El equipo de gobierno y su instalación cumplirán con los requisitos de una organización reconocida. Si estos requisitos no se pudieran cumplir en el caso de un buque existente, se podrá solicitar a la Dirección General de la Marina Mercante la consideración y aprobación de modos alternativos para alcanzar una seguridad adecuada.

5.2.2 Estos buques contaran con medios para el control direccional, de resistencia y diseño apropiados para mantener la dirección y el rumbo de manera efectiva a cualquier velocidad de operación. Cuando sea apropiado para el gobierno seguro del buque, el equipo de gobierno estará accionado por un servomotor.

5.2.3 Si el equipo de gobierno está dotado de control remoto, existirán medios para el poder gobernar en el caso de una emergencia provocada por un fallo de dicho control.

CAPÍTULO 6

Bombeo de sentinas

6.1 Requisitos mínimos.–En este capítulo se describen los requisitos mínimos para el bombeo de sentinas que estarán de acuerdo con los requisitos de una organización reconocida. La notación de clase cubrirá los aspectos mínimos que se definen aquí.

6.2 Buques de recreo de 500 o más GT.

6.2.1 En todos los buques, las bombas de sentina y su instalación, deberán cumplir como mínimo lo prescrito en el SOLAS, capítulo II-1/parte C, regla 35-1 (edición consolidada de 2010) aplicable a buques de carga.

6.2.2 Se instalarán como mínimo dos bombas. La capacidad de las bombas y la sección de su descarga y sus ramificaciones, deberán cumplir con los requisitos de caudal para los buques de carga como se indica en el SOLAS.

Además se cumplirá con todos los requisitos para los buques de menos de 500 GT, indicados en el punto 6.3, a continuación.

6.3 Buques de recreo de menos de 500 GT.

6.3.1 El equipo de bombeo de sentinas y su instalación, deberán cumplir con los requisitos de una organización reconocida.

6.3.2 Todos los buques tendrán al menos dos bombas fijas, alimentadas y propulsadas independientemente una de otra, con tuberías de succión tales que se pueda achicar cualquier compartimento con el buque escorado hasta 10º.

6.3.3 En los buques de categoría de navegación limitada, la segunda bomba y sus tuberías de succión pueden ser portátiles.

6.3.4 La colocación de las bombas, sus alimentaciones independientes y sus controles, incluidos los de las válvulas de sentina, serán tales que en caso de inundación de cualquier compartimento, habrá otra bomba disponible para controlar la posible inundación en cualquier compartimento adyacente.

6.3.5 Cada línea de tubería de succión tendrá en su extremo inferior, una caja de metal con perforaciones, o filtro equivalente, que evite de modo eficaz que las impurezas y basura la obstruyan e impidan la aspiración.

6.3.6 Si el espacio de máquinas de un buque puede permanecer desatendido, se instalará una alarma de nivel de sentina. Esta alarma producirá una señal acústica y visual en el camarote del Capitán y en el puente, que se podrá aceptar y anular en cualquier otro lugar del buque si se considera apropiado.

6.3.7 Los medios de bombeo de sentinas que pudieran acumular aceite o líquidos inflamables y sus tuberías, tanto en condiciones normales de funcionamiento, como de fallo, evitarán el paso por espacios de acomodación, y estarán separados de cualquier sistema de sentinas en las acomodaciones. Se instalarán asimismo alarmas de nivel alto de sentinas como se prescribe en el punto anterior.

CAPÍTULO 7

Estabilidad y francobordo

7.1 Generalidades.

7.1.1 Si en la Organización Marítima Internacional o por parte de organizaciones internacionales o nacionales de reconocido prestigio se aprueban estándares de estabilidad diferentes de los indicados, apropiados para el tipo de buque de que se trate (vela, embarcaciones multicasco o monocasco), la Dirección General de la Marina Mercante, podrá aceptarlos como alternativa a los descritos en este capítulo.

7.1.2 Si se utiliza lastre fijo, éste se situará con arreglo a un plan aprobado por la Dirección General de la Marina Mercante, y de tal modo que se eviten movimientos de su posición en el buque.

7.1.3 El lastre fijo no se quitará, ni se variará su posición en el buque, salvo autorización de la Dirección General de la Marina Mercante.

7.1.4 La información sobre este tipo de lastre deberá quedar registrada en el Libro de Estabilidad del buque. Se tendrá en cuenta, si procede, los requerimientos de resistencia local o global del casco desde el punto de vista de la colocación de lastre adicional.

7.2 Normas de estabilidad sin avería.

7.2.1 Buques a motor. A los efectos de determinar si los criterios de estabilidad se cumplen, se elaborarán curvas GZ para las condiciones de carga apropiadas según la operación del buque. Se calcularán y dibujarán curvas de brazos adrizantes para todas las posibles condiciones operacionales posibles del buque (carga, combustible, suministros, etc.) previstas por el armador para la explotación de cada buque y, en todo caso, como mínimo, se estudiarán las siguientes:

a) Salida de puerto con el 100 % de consumos, pasaje, equipaje y tripulación y;
b) Llegada a puerto con el 10 % de consumos, pasaje, equipaje y tripulación.

7.2.1.1 Buques monocasco-Navegación ilimitada. Las curvas de estabilidad para las condiciones de navegación, cumplirán los siguientes criterios:

a) El área bajo la curva de brazos adrizantes (curva GZ) no será menor de 0,055 metros-radian hasta un ángulo de escora de 30º, y no será menor de 0,09 metros-radian hasta 40º de escora, o hasta el ángulo de inundación progresiva, si éste ángulo es menor y,
b) El área bajo la curva GZ entre los ángulos de escora de 30º y 40º o, entre 30º y el ángulo de inundación progresiva, si este es menor de 40º, no será menor de 0,03 metros-radian y,
c) El brazo de adrizamiento (GZ) será como mínimo de 0,20 metros a un ángulo de escora igual o mayor de 30º y,
d) El brazo máximo ($GZ_{max)}$ deberá producirse a un ángulo de escora que exceda preferentemente de 30º, pero en todo caso que no sea menor de 25º y,
e) Tras la corrección por superficies libres, la altura metacéntrica inicial (GM) no será menor de 0,15 metros.

7.2.1.2 Buques monocasco-Criterio alternativo. En el caso de buques de manga ancha y poco calado, con un cociente manga/puntal (B/D) > 2,5 que no cumplan la letra d) del apartado 7.2.1.1 se permite aplicar los criterios alternativos siguientes:

a) El área bajo la curva de brazos adrizantes (curva GZ) no será menor de:

– 0,07 metros-radian hasta 15º de escora, cuando el máximo GZ se produzca a 15º, y;
– 0,055 metros-radianes hasta 30º de escora, cuando el máximo GZ se produzca a un ángulo igual o mayor que 30º.

Cuando el máximo GZ se produzca a un ángulo entre 15º y 30º, el área correspondiente bajo la curva GZ, A_{req}, se tomará como se indica a continuación:

$$A_{req} = 0{,}055 + 0{,}001(30º - \theta_{max)} \text{ metros-radian}$$

En donde θ_{max} es el ángulo de escora, en grados, en el que la curva GZ alcanza su máximo y,
b) El área bajo la curva GZ entre los ángulos de escora de 30º y 40º, o entre 30º y el ángulo de inundación progresiva, si éste es menor de 40º, no será menor de 0,03 metros-radian y,

c) El brazo adrizante (GZ) será al menos de 0,20 metros a un ángulo de escora igual o mayor de 30º y,

d) El máximo de la curva GZ se debe producir a una escora no menor de 15º y;

e) Tras la corrección por superficies libres, la altura metacéntrica inicial (GM), no será menor de 0,15 metros.

7.2.1.3 Buques multicasco. Las curvas de estabilidad en las condiciones de navegación cumplirán los siguientes criterios, tanto para navegación limitada como ilimitada:

a) El área bajo la curva de brazos adrizantes (curva GZ) no será menor de:

– 0,075 metros-radianes hasta 20º de escora, cuando el máximo GZ se produzca a 20º, y;

– 0,055 metros-radianes hasta 30º de escora, cuando el máximo GZ se produzca a 30º o más.

– Cuando el máximo GZ se produzca a un ángulo entre 20º y 30º, el área correspondiente bajo la curva GZ, A_{req}, se tomará como se indica a continuación:

$$A_{req} = 0{,}055 + 0{,}002\ (30º - \theta_{max)}\ \text{metros-radianes}$$

En donde θ_{max} es el ángulo de escora, en grados, en el que la curva GZ alcanza su máximo y,

b) El área bajo la curva GZ entre los ángulos de escora de 30º y 40º, o entre 30º y el ángulo de inundación progresiva, si éste es menor de 40º, no será menor de 0,03 metros-radianes y,

El brazo adrizante (GZ) será al menos de 0,20 metros al ángulo de escora en donde la curva GZ adquiere su máximo y,

c) El máximo de la curva GZ se debe producir a una escora no menor de 20º y,

d) Tras la corrección por superficies libres, la altura metacéntrica inicial (GM), no será menor de 0,15 metros y,

e) Si el máximo brazo (GZ_{max}) se produce a un ángulo menor de 20º, la estabilidad podrá ser considerada por la Dirección General de la Marina Mercante como caso particular, pudiéndose permitir la aplicación de criterios alternativos de estabilidad sin avería internacionalmente reconocidos, como por ejemplo, los contenidos en el anexo 7 (Estabilidad de las naves multicasco) del código Internacional de seguridad para naves de gran velocidad, 2000 (código NGV 2000).

7.2.1.4 Superestructuras.

7.2.1.4.1 La flotabilidad de las superestructuras cerradas que cumplan con la regla 3.10).b) del Convenio Internacional sobre Líneas de Carga, se podrá tener en cuenta al calcular las curvas GZ.

7.2.1.4.2 No se tendrá en cuenta en los cálculos de estabilidad el efecto de las superestructuras cuyas puertas no cumplan con los requisitos de la regla 12 del Convenio Internacional sobre Líneas de Carga. No obstante, podrán ser del mismo material que la superestructura, en lugar que de acero o material equivalente.

7.2.1.5 Buques de alta velocidad. Además de todos los criterios anteriores de esta sección, los diseñadores y constructores tendrán en cuenta los riesgos siguientes:

a) Inestabilidad direccional, combinada a menudo con inestabilidades producidas por el balance y el cabeceo.

b) Inmersión de la proa de barcos de planeo, debido a la pérdida dinámica de estabilidad longitudinal en aguas relativamente tranquilas.

c) Reducción de estabilidad transversal al aumentar la velocidad en los buques monocasco.

d) Marsopeo de las naves monocasco al planear, combinado con cabeceo y oscilaciones verticales.

e) Generación de momentos de zozobra debidos a la inmersión de los codillos en buques monocasco de planeo.

7.2.3 Buques a vela.

7.2.3.1 Buques monocasco.

a) Se calcularán y dibujarán curvas de estabilidad estática (curvas GZ) como mínimo para las condiciones de «Salida de puerto con el 100 % de consumos, pasaje, equipaje y tripulación» y «Llegada a puerto con el 10% de consumos pasaje, equipaje y tripulación».

b) Las curvas GZ requeridas en el punto anterior, tendrán un rango de estabilidad positivo no menor de 90º. Para buques de más de 45 m de eslora L, se podrá aceptar un rango positivo inferior a 90º, pero en ese caso, la Administración podrá imponer el cumplimiento de un criterio operacional aceptable a juicio de la misma.

c) Además de los requisitos del punto b) anterior, el ángulo de escora constante θ_d, (ver figura a continuación) será mayor de 15º. Dicho ángulo se obtiene de la intersección de la curva de brazos escorantes debidos al viento con la curva GZ.

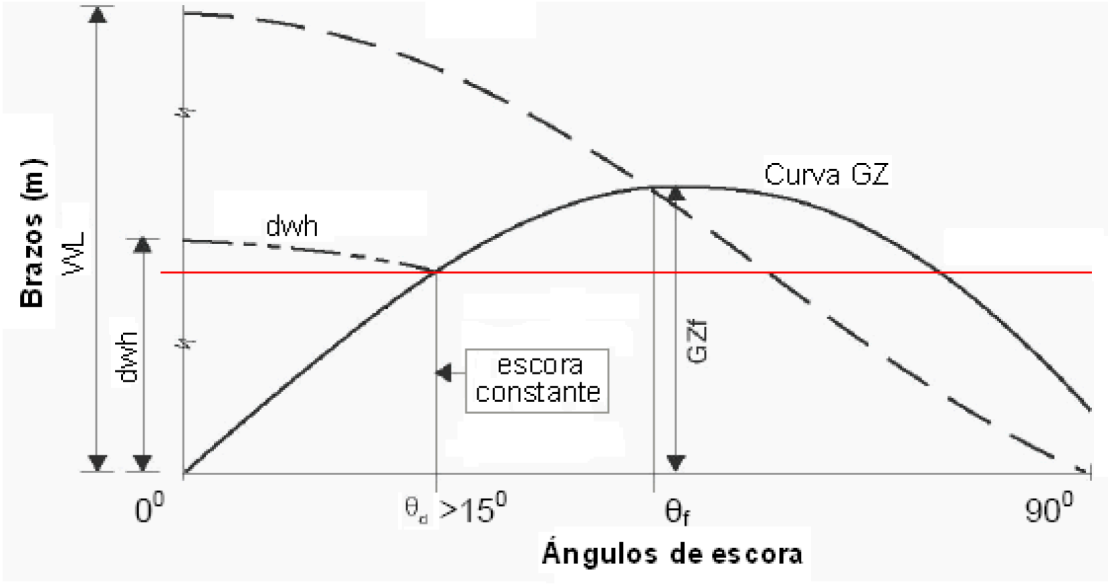
En la figura:

$$dwh = 0{,}5 \times WL \times \cos^{1{,}3}\theta$$

Siendo dwh, en metros, el brazo de escora debido al viento, calculado a cualquier ángulo θ,

En donde:

$$WL = \frac{GZ_f}{\cos^{1{,}3}\theta}$$



Se tomará:

WL como el brazo del viento a 0º que escoraría al buque hasta el ángulo de inundación θ_f, o hasta 60º, el que sea menor.

GZ_f será el brazo adrizante al ángulo de inundación θ_f, o a 60º, el menor de los dos.

Θ_d es la intersección de la curva de brazos escorantes debidos al viento con la curva GZ. Si es menor o igual que 15º se consideraría que el buque no cumple con los criterios de estabilidad de este anexo.

θ_f el ángulo de inundación es el ángulo al cual se produce la inmersión del borde inferior de una abertura o conjunto de ellas, que tengan una superficie conjunta total en metros cuadrados mayor que:

Δ /1500

Donde Δ es el desplazamiento del buque en toneladas.

A los efectos de calcular el ángulo de inundación se considerarán todas las aberturas de acceso y de ventilación normalmente usadas (por ejemplo, las ventilaciones de máquinas). Ninguna abertura, independientemente de su tamaño, que pudiera llevar a inundación progresiva se sumergirá a un ángulo menor que 40º. No obstante, no es necesario considerar a este respecto las aireaciones de los tanques.

Si, como consecuencia de la inmersión de las aberturas situadas en una superestructura, el buque no cumpliera, se podría ignorar las aberturas de la superestructura, y considerar en su lugar las aberturas situadas en la cubierta que conduzcan a espacios situados bajo la misma, situadas en el interior de la citada superestructura. En estos casos, la curva GZ se obtendrá sin considerar a la superestructura en los cálculos.

7.2.3.2 Buques multicasco.

a) Se obtendrán curvas de estabilidad estática, tanto para balance como para cabeceo, al menos para la condición de «Llegada a puerto con el 10 % de consumos». La posición vertical del centro de gravedad del buque se obtendrá por uno de los tres métodos siguientes:

1. Realizar una experiencia de estabilidad en aire y contando con captadores o dispositivos de medida similares. El ese caso el VCG se calculará a partir de los momentos generados por las fuerzas medidas.

2. Determinación separada de pesos del casco y aparejo (comprendiendo los mástiles y toda la jarcia firme y de labor), y cálculo a continuación suponiendo que la posición vertical del centro de gravedad del buque (VCG) está al 75 % del puntal del buque sobre el fondo de cada casco (canoe-body), y que el VCG del aparejo está a mitad de la longitud del mástil (o de una media ponderada de las longitudes de los mástiles, si son varios), o

3. Un cálculo detallado de los pesos y posiciones de los centros de gravedad de todos los elementos del buque, añadiendo un margen del 15 % del VCG que resulte, medido sobre el fondo de cada casco (canoe-body).

b) Si se utiliza un programa de arquitectura naval para calcular la curva de momentos recuperadores de cabeceo, el ángulo de asiento se hallará a partir de una serie de posiciones longitudinales del centro de gravedad (LCG) a proa de la necesaria para la flotación de proyecto. La curva puede entonces deducirse por medio de la fórmula:

GZ en cabeceo = CG' x cos (ángulo de asiento)

$$\alpha = \tan^{-1}\left(\frac{T_{PP} - T_{PR}}{L_{PP}}\right)$$

Donde:

CG' = Traslado del LCG a proa del requerido para el asiento de proyecto, medido paralelo a la línea de base.

T_{PR} = Calado en la perpendicular de proa.

T_{PP} = Calado en la perpendicular de popa.

L_{PP} = Eslora entre perpendiculares.

No se aceptan aproximaciones al máximo momento de balance o cabeceo.

c) Se proporcionarán datos al usuario mostrando la máxima velocidad media del viento aparente aconsejable para cada combinación de velas. Esas velocidades del viento se calculan por medio de las siguientes expresiones. Se tomará la cifra menor de las dos:

$$v_W = 1{,}5\sqrt{\frac{LM_R}{A'_S h\cos\varnothing_R + A_D b}}$$

Ó

$$v_W = 1{,}5\sqrt{\frac{LM_P}{A'_S h\cos\varnothing_P + A_D b}}$$

Donde:

v_W = Viento aparente máximo aconsejable (nudos).

LM_R = Máximo momento adrizante en balance (N.m).

LM_P = Momento límite de recuperación en cabeceo (N.m), definido como el momento de recuperación en cabeceo obtenido al menor de los siguientes ángulos:

a) Ángulo para el que el momento de recuperación en cabeceo es máximo, o
b) Ángulo al que se sumerge la cubierta a proa.
c) 10º medidos desde el asiento de proyecto.

A'_S = Superficie vélica incluyendo mástiles y botavaras (metros cuadrados).

h = Altura sobre la flotación del centro del esfuerzo combinado de velas y mástiles.

φ_R = Ángulo de escora al máximo momento adrizante (en conjunción con LM_R).

φ_P = Ángulo límite de cabeceo usado en el cálculo de LMp (en conjunción con LM_P).

A_D = Superficie en planta de los cascos y cubierta (metros cuadrados).

b = Distancia desde el centro de gravedad de A_D hasta la línea de crujía del casco de sotavento.

Todo lo anterior irá acompañado por la nota siguiente:

Con vientos portantes, el valor tabulado para cada combinación de velas, de la velocidad máxima del viento segura, se deberá reducir en la velocidad del buque.

d) Si la velocidad máxima segura del viento con las velas en dirección proa-popa desplegadas es menor de 27 nudos, se demostrará mediante cálculo, usando el anexo D de la norma ISO 12217-2 que, cuando el buque esté quilla al sol y/o completamente inundado, el volumen de flotabilidad expresado en metros cúbicos del casco, accesorios y equipo es mayor que:

1,2 x (peso a plena carga en Tm).

Asegurando de este modo que es suficiente para sostener el peso total del buque con un cierto margen. No se incluirán las burbujas de aire que se prevea pudieran quedar atrapadas (con excepción de los tanques de aire y compartimentos estancos).

e) La velocidad máxima segura del viento segura sin velas, calculada de acuerdo con el apartado c) anterior, deberá exceder los 36 nudos. Para buques de navegación limitada esta velocidad debería exceder los 32 nudos.

f) Los cascos laterales de los trimaranes de navegación ilimitada tendrán un volumen de flotabilidad total cada uno, de al menos el 150 % del volumen de desplazamiento en la condición de máxima carga.

g) En las instrucciones al patrón que se deben incluir en el Libro de estabilidad se debe incluir información y recomendaciones sobre:

1. Los riesgos de estabilidad inherentes a este tipo de buques, incluyendo el riesgo de zozobra por balance y por cabeceo;
2. La importancia de cumplir con la información suministrada, sobre la velocidad máxima aconsejable del viento aparente;
3. En el caso de vientos portantes, la necesidad de reducir las velocidades seguras de viento tabuladas, en la misma magnitud que la velocidad del buque;
4. La combinación de velas usadas con respecto a las fuerzas del viento prevalentes, su dirección relativa y el estado del mar;
5. Las precauciones a tomar cuando se cambia el rumbo desde vientos portantes a vientos de través.

h) En los buques en los que sea necesario demostrar la posibilidad de flotar tras un vuelco o zozobra [de acuerdo con el apartado d) anterior], se instalará una escotilla de escape de emergencia en cada compartimento estanco habitable, de modo que se sitúe por encima de las flotaciones del buque, tanto adrizado como averiado.

7.3 Normas de estabilidad después de averías.–Los requisitos a continuación se aplican a todos los buques de navegación ilimitada.

No se exigirán criterios de estabilidad después de averías a aquellos buques que cumplan totalmente con las condiciones de asignación incluidas en el Convenio Internacional sobre Líneas de Carga.

7.3.1 Los mamparos estancos se dispondrán de modo que una avería menor que produzcan la inundación de cualquier único compartimento, haga que la flotación del buque esté a una distancia en cualquier punto, de al menos 75 mm por debajo de la cubierta de intemperie, de francobordo, o de mamparos si no son la misma.

7.3.2 Se supondrá que la posible avería menor del casco puede producirse en cualquier punto de la eslora del buque, pero no en un mamparo estanco.

7.3.3 Se utilizarán las siguientes permeabilidades:

Espacio	% de permeabilidad
Almacén	60
Almacén, (de pequeñas cantidades o semivacíos)	95
Acomodación	95
Máquinas	85

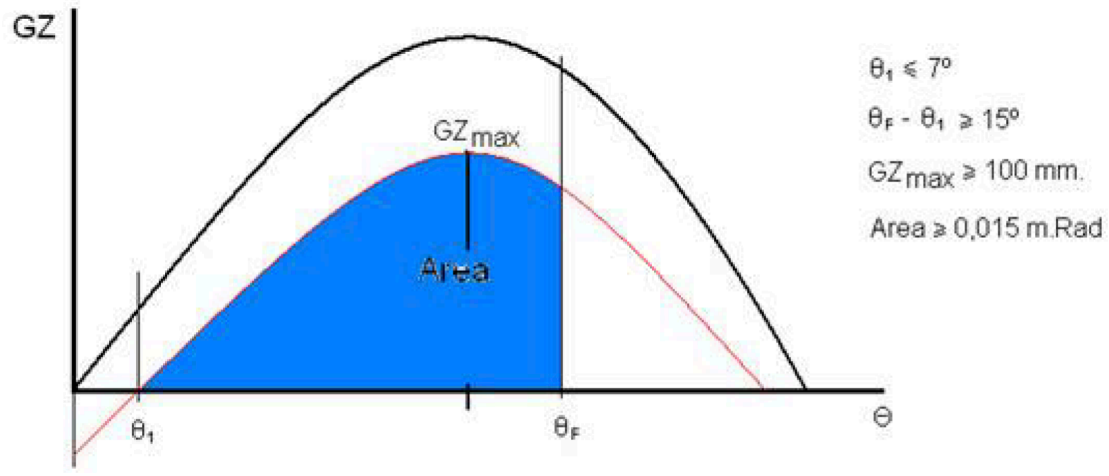
7.3.4 En la condición de buque averiado del punto 7.3.1, anterior:

La estabilidad residual será tal que el ángulo de equilibrio no excederá de 7º desde la posición de adrizado,

La curva GZ de estabilidad residual cubre un rango hasta el ángulo de inundación de al menos 15º más allá del ángulo de equilibrio,

El máximo GZ en el rango anterior no será menor de 100 mm, y

El área bajo la curva GZ residual no será menor de 0,015 metros-radianes.



7.3.5 Los buques de 85 metros de eslora L o más, deberán cumplir con los requisitos de inundación estándar de un compartimento calculado usando la metodología determinista de estabilidad después de averías (SOLAS 90) –Convenio SOLAS 74, capítulo II-1, regla 8, incluyendo las enmiendas de 1992, 1995 y 1996–.

7.4 Elementos de estabilidad.

7.4.1 Salvo que se especifique algo en contrario, el peso en rosca, la posición vertical (KG) y longitudinal (LCG) del centro de gravedad de un buque se determinarán por medio de una experiencia de estabilidad.

7.4.2 La experiencia de estabilidad se hará de acuerdo con la normativa vigente y en presencia de un inspector de la Dirección General de la Marina Mercante o de una organización autorizada. Se seguirá un procedimiento detallado basado en el descrito en la parte B del código Internacional de estabilidad sin avería 2008, y en todo caso satisfactorio a juicio del inspector.

7.4.3 El informe de la experiencia y las características del buque en rosca deberán ser aprobadas por la Dirección General de la Marina Mercante, e incluidos en el Libro de Estabilidad.

7.4.4 Se llevará un registro detallado en el Libro de Estabilidad, de las alteraciones, reformas y modificaciones que afecten al peso en rosca y a la posición vertical del centro de gravedad. Se estará a lo dispuesto en la regla 5 del capítulo II-1 del SOLAS en su versión actual, y en las Circulares interpretativas y normas de la Organización Marítima Internacional.

7.4.5 Si se construyen buques gemelos en el mismo astillero, la Administración podrá aceptar los resultados de la prueba de estabilidad del primero de ellos, tras la ejecución de una comprobación del peso en rosca en cada uno de los siguientes.

7.5 Libro de estabilidad.

7.5.1 Todo buque estará provisto de un Libro de Estabilidad, aprobado por la Administración, para uso del Capitán o patrón.

7.5.2 El contenido y su forma estarán de acuerdo con lo prescrito en la normativa nacional e internacional en la materia.

7.5.3 Los buques de recreo que hayan sufrido una alteración, transformación, reforma o gran reparación en los cuales se compruebe, o previera, una variación del desplazamiento en rosca se elaborará un nuevo Libro de Estabilidad en las condiciones establecidas en el artículo 33 de este real decreto.

7.5.4 Los buques de recreo se someterán a los reconocimientos del peso en rosca establecidos en el artículo 33 de este real decreto.

7.5.5 Los buques a vela llevarán a bordo fácilmente disponible los documentos establecidos en el artículo 45. d) de este real decreto.

7.5.6 La superficie vélica total y los pesos y dimensiones de los mástiles y elementos del aparejo estarán documentados tal y como se establece en el artículo 45.d) de este real decreto.

7.5.7 Para los buques de navegación limitada en los que no se haya estudiado la estabilidad después de averías, se incluirá literalmente la siguiente nota en el Libro de Estabilidad:

«Buque de navegación limitada: en este buque no se ha estudiado la estabilidad después de averías, por lo tanto podría no mantenerse a flote en caso de avería o inundación.»

7.6. Francobordo.

7.6.1 Las normas técnicas para el cálculo y la asignación del francobordo serán las prescritas en el Convenio Internacional sobre Líneas de Carga 1966, y sus enmiendas. La Dirección General de la Marina Mercante considerará equivalentes las condiciones de asignación de francobordo que se especifican en este real decreto con las establecidas en el Convenio Internacional sobre Líneas de Carga 1966.

7.6.2 El francobordo del buque y sus marcas serán aprobados por la Dirección General de la Marina Mercante.

7.6.3 Todos los buques referidos cumplirán lo prescrito en el Convenio para la asignación de las marcas reglamentarias de francobordo, que se corresponderán con la condición de carga de mayor calado incluida en el Libro de Estabilidad.

7.6.4 A aquellos buques de eslora L_H mayor de 24 metros, cuya eslora L sea inferior a 24 metros, el cálculo de la altura de francobordo mínimo se realizará tomando un francobordo tabular de 200 mm.

El francobordo asignado será compatible con la resistencia estructural del buque y los requisitos de estabilidad en estado intacto y después de averías.

7.7 Marcas de francobordo.

7.7.1 Las marcas de francobordo deberán cumplir con lo dispuesto en el artículo 21.1 de este real decreto.

7.7.2 Los buques de recreo deberán cumplir en todo momento el artículo 21.2 de este real decreto.

7.8 Marcas de calados.

7.8.1 Las marcas de calados de los buques de recreo deberán cumplir con lo establecido en los párrafos 3 a 5 del artículo 21 de este real decreto.

CAPÍTULO 8

Dispositivos de salvamento

8.1 Generalidades.

8.1.1 La dotación mínima de dispositivos, ayudas y medios de salvamento será la indicada en la tabla siguiente:

	Nav. limitada	Nav. no limitada		
		L_H > 24 m	≥ 500 GT	L ≥ 85 m
Botes salvavidas (ver 8.2.1)	–	–	–	Sí
Balsas salvavidas (ver 8.2.2)	Sí	Sí	Sí	Sí
Bote de rescate (ver 8.2.3)	–	Sí	Sí	Sí
Maniobrabilidad para la recuperación (ver 8.2.3.3)	Sí	–	–	–
Chalecos (ver 8.2.4)	Sí	Sí	Sí	Sí
Trajes de inmersión (ver 8.2.5)	Sí	Sí	Sí	Sí / 2 / 0
Aros salvavidas (total)	4	4	8	8
Aros con luz y humo (ver 8.2.6.1)	2	2	2	2
Aros con luz	–	–	2	2
Aros con rabiza flotante (ver 8.2.6.2)	2	2	2	2
Lanzacabos (4 cargas)	1	1	1	1
Cohetes bengalas con paracaídas	6	6	12	12
Alarma general (ver 8.2.7)	Sí	Sí	Sí	Sí
Iluminación (ver 8.2.8)	Sí	Sí	Sí	Sí
Carteles y señales mostrando equipos de salvamento e instrucciones de operación	Sí	Sí	Sí	Sí
Manual de entrenamiento	Sí	Sí	Sí	Sí
Instrucciones de mantenimiento a bordo	Sí	Sí	Sí	Sí
Cartel de rescate y señales –SOLAS 1– en el puente (ver 8.2.9)	Sí	Sí	Sí	Sí

8.1.2 Todo el equipamiento prescrito será de tipo aprobado por el Real Decreto 809/1999, de 14 de mayo, por el que se regulan los requisitos que deben reunir los equipos marinos destinados a ser embarcados en los buques.

8.1.3 El equipamiento adicional de salvamento que sea incorporado deberá cumplir lo requerido en 8.1.2.

Si se llevan a bordo equipos de seguridad individual para actividades deportivas, se estibarán de modo que quede asegurado que no serán usados erróneamente como equipo de salvamento en una situación de emergencia.

8.1.4 Todos los equipos de salvamento a bordo tendrán bandas de material reflectante de acuerdo a las recomendaciones de la Resolución A.658 (16) enmendada.

8.1.5 La disposición de los medios de embarque en las balsas salvavidas deberán cumplir lo siguiente:

8.1.5.1 Cuando la distancia entre la cubierta de embarque y el tope superior de los elementos de flotación de la balsa sea superior a 1 m con el buque en rosca, se instalará una escala de embarque. Existirá un medio para sujetar las escalas al casco, que estarán disponibles para ser usadas en todo momento.

8.1.5.2 Cuando la distancia entre la cubierta de embarque y el tope superior de los elementos de flotación de la balsa sea superior a 4,5 m con el buque en rosca, se dispondrán balsas de pescante y por lo menos un dispositivo de puesta a flote en cada costado.

8.1.6 Los dispositivos de lanzamiento cumplirán con el «Código LSA». Cuando las tiras sean de acero inoxidable, se renovarán a intervalos que no excedan las recomendaciones de su fabricante, y si no existieran tales recomendaciones se considerarán como de acero galvanizado. La Administración podrá considerar para su aprobación tiras de otros materiales con unas características equivalentes a las mencionadas anteriormente.

8.1.7 Revisión de botes de rescate, balsas salvavidas y sus medios de zafa hidrostática, y de chalecos salvavidas.

8.1.7.1 Los botes de rescate y botes auxiliares de asistencia, inflables o semirrígidos, las balsas salvavidas inflables y sus medios de zafa hidrostática, y los chalecos salvavidas inflables deben ser revisados a intervalos anuales en una estación de servicio aprobada.

8.1.7.2 Los botes de rescate y auxiliares de asistencia, los botes salvavidas, así como los medios de puesta a flote de botes y de balsas salvavidas, serán mantenidos y revisados de acuerdo a las instrucciones y al plan de mantenimiento establecido por el fabricante. Al menos una vez cada cinco años se llevará a cabo un examen y prueba por una entidad reconocida por la Administración.

8.1.8 El mantenimiento del equipo se llevará a cabo según las instrucciones de mantenimiento a bordo.

8.1.9 La estiba e instalación de todos los dispositivos de salvamento será aprobada por la Administración; se revisará durante los reconocimientos programados.

8.1.10 Todos los dispositivos de salvamento estarán en correcta disposición para su uso inmediato al comienzo y durante todo el viaje.

8.1.11 En los buques que dispongan de estabilizadores con aletas laterales u otras proyecciones similares, se tomarán las medidas necesarias para que estas no interfieran en las maniobras de evacuación del buque en una emergencia.

8.1.12 Existirán medios para evitar la posibilidad de descarga de líquidos por un costado sobre embarcaciones de supervivencia.

8.2 Requisitos de los equipos de salvamento.

8.2.1 Botes salvavidas (requeridos en buques mayores de 85 m de eslora L).

8.2.1.1 La aprobación de los botes salvavidas cuando sean obligatorios, estará condicionada por los medios de estiba y lanzamiento.

8.2.1.2 Cuando los botes salvavidas se estiban en ambas bandas, su capacidad total en cada una de ellas será suficiente para acomodar al total de personas a bordo.

8.2.1.3 Se podrán considerar para su aprobación disposiciones alternativas como sigue:

a) Sustitución de botes salvavidas por balsas salvavidas, si el buque cumple con la norma de subdivisión de «2 compartimentos» del SOLAS.

b) Sustitución de botes salvavidas por un número suficiente de balsas salvavidas de pescante de modo que haya en cada costado del buque suficiente capacidad agregada para el total de personas a bordo, aun en el caso de que una balsa se haya perdido o vuelto inservible. Adicionalmente se proveerá un bote de rescate aprobado en cada costado del buque.

8.2.1.4 Un bote salvavidas será aceptable como bote de rescate si también cumple con el código IDS como bote de rescate.

8.2.2 Balsas salvavidas.

8.2.2.1 Las balsas se estibarán a bordo en contenedores de PRFV y llevarán su correspondiente «paquete de emergencia». En buques de recreo de navegación limitada, o buques que no se alejen más de 60 millas de un puerto de abrigo, las balsas llevarán un paquete SOLAS B. Los demás buques llevarán un paquete SOLAS A.

8.2.2.2 Los medios de estiba y de lanzamiento y libre flotación estarán aprobados conformes con la aprobación de la balsa.

8.2.2.3 En los buques de eslora L menor de 85 m, o aquellos incluidos en el punto 8.2.1.3, se proveerá un número suficiente de balsas salvavidas de modo que si una balsa resultara dañada o se perdiera, quede suficiente capacidad agregada en cada banda del buque para el total de personas a bordo. Esto puede conseguirse transfiriendo balsas de una banda a otra. Si las balsas son transferibles, el requisito se caracteriza por la posibilidad de transferencia en cinco minutos, como sigue:

– Balsas en su contenedor de 6 a 15 personas si se pueden acarrear por 2 personas.
– Balsas en su contenedor de más de 15 personas si se pueden acarrear por 4 personas.

8.2.2.4 Cuando se han provisto botes salvavidas de acuerdo a lo indicado en 8.2.1.2, se proveerán suficientes balsas salvavidas de modo que en el caso de que un bote salvavidas se pierda o vuelva inservible, habrá disponible a cada banda del buque suficiente capacidad agregada de balsas salvavidas para el total de personas a bordo. Podrá ser satisfecha esta condición mediante balsas transferibles de una banda a la otra de acuerdo a lo indicado en 8.2.2.3, en no más de cinco minutos.

8.2.2.5 Las balsas salvavidas se estibarán en la cubierta de intemperie o en un espacio abierto y estarán dotadas de un dispositivo de suelta hidrostática que permita que la balsa flote libremente y se infle automáticamente.

8.2.2.6 Las balsas salvavidas pueden formar parte de un Sistema de Evacuación Marino (SME) aprobado. Se proveerá un número suficiente de sistemas de modo que si alguno se pierde o queda fuera de servicio quede suficiente capacidad agregada en cada banda del buque para todas las personas a bordo.

8.2.2.7 Se prestará especial atención sobre los peligros asociados al uso de balsas salvavidas de gran capacidad en caso de un número pequeño de personas embarcadas.

8.2.3 Botes de rescate y de recuperación de personas del mar. Se proveerán medios para recuperar a una persona del mar teniendo en cuenta que puede estar inconsciente o ser incapaz de ayudar a su rescate. Este requisito será satisfecho de acuerdo a las siguientes secciones según sea apropiado teniendo en cuenta el tamaño del buque. Si se instala una escala de embarque o una red apropiada, se extenderá desde la cubierta de intemperie hasta al menos 600 mm por debajo de la flotación operacional de menor calado.

Los botes de rescate citados en esta sección estarán equipados con lo requerido en el código IDS, capítulo V/5.1.2. No se exige que el bote de rescate pueda ser puesto a flote desde ambas bandas ni medios para arriarlo desde el interior del mismo.

8.2.3.1 Buques de 500 GT o superior. Llevarán a bordo un bote de rescate de acuerdo con los requisitos SOLAS en todos los aspectos, excepto el color que podrá también ser aceptado el blanco.

Los medios de lanzamiento deberán cumplir y estar aprobado de acuerdo con el código IDS excepto que cuando se instale una grúa motorizada, deberá poder operarse a mano o por medio de una fuente de energía de emergencia en caso de avería de la fuente principal. La disposición de la fuente de energía de emergencia deberá ser considerada teniendo en cuenta la posibilidad de inundación e incendio.

8.2.3.2 Buques de menos de 500 GT. Deberán contar con un bote de rescate que cumpla lo indicado en 8.2.3.1 o bien con un bote auxiliar de asistencia que sea adecuado para un rescate. Puede ser rígido, semirrígido o inflable con capacidad para no menos de 4 personas, una de ellas tumbada. Los cuerpos de flotabilidad de los botes semirrígidos e inflables tendrán como mínimo 3 cámaras de flotabilidad independientes. El bote estará pintado de un color muy visible.

Los medios de lanzamiento serán de un tipo aprobado o cumplirán lo siguiente:

– Deberán permitir lanzar el bote en cinco minutos.
– Si tienen un dispositivo motorizado, deberán también poder operarse a mano o por medio de una fuente de emergencia si falla la fuente principal. La disposición de la fuente de energía de emergencia deberá ser considerada teniendo en cuenta la posibilidad de inundación e incendio.

– Deberán estar construidos para resistir una carga estática de prueba de 2,2 veces la carga normal de trabajo. Los factores de seguridad aceptables son: 6 para los cables, ganchos y poleas, y 4,5 para el resto de los elementos.

– Se comprobará el conjunto con carga dinámica de 1,1 veces la carga de trabajo.

– No es exigible la recuperación del bote de rescate, suponiendo que las personas rescatadas y la tripulación del bote se pueden recuperar con el bote a flote.

– El proyecto del sistema de lanzamiento tendrá en cuenta los principios del código IDS.

– Si se propone utilizar la jarcia de labor en un buque a vela como medio de lanzamiento, se cumplirá con todo lo anterior.

8.2.3.3 Buques de navegación limitada. Los buques que operen en navegación limitada deberán alternativamente cumplir con todos los requisitos de los puntos 8.2.3.1 ó 8.2.3.2, o con lo siguiente:

El buque tendrá movilidad y maniobrabilidad suficiente en la mar de modo que permita recuperar personas del agua. Para valorar esta capacidad del buque no se considerará aceptable el rescate de personas por la popa, salvo que existan plataformas de baño de grandes dimensiones, o desde una posición adyacente a los propulsores.

La posición de rescate deberá ser visible desde el puesto de gobierno en cualquier momento de la recuperación, aunque será aceptable el uso de controles remotos si fuera necesario.

El buque estará provisto de adecuado equipamiento y/o disposición para permitir recuperar personas del agua sin necesidad de que otra persona entre en el agua.

8.2.4 Chalecos salvavidas.

8.2.4.1 Se llevará a bordo un chaleco para adultos aprobado SOLAS para cada persona a bordo además de chalecos de respeto para adultos para al menos el 10 % del total de personas a bordo o 2, la cantidad que sea mayor. Cada chaleco estará provisto de luz y silbato.

8.2.4.2 Incluidos en el número anterior de chalecos, habrá al menos dos chalecos inflables aprobados SOLAS para uso de la tripulación del bote de rescate a bordo.

8.2.4.3 Además de los chalecos para adultos, habrá a bordo un número suficiente de chalecos salvavidas para los niños que puedan viajar en el buque.

8.2.5 Trajes de inmersión. Excepto en navegaciones donde la temperatura de la superficie del agua sea no inferior a 20 ºC, se llevará un traje de inmersión de tipo aprobado para cada persona que se encuentre a bordo. Se tendrá en consideración la provisión de adecuada protección térmica frente a la inmersión para niños que vayan a bordo; deberá ser de tipo de aislamiento.

La Administración podrá autorizar equipamiento de tipo de no aislamiento en buques o embarcaciones de navegación limitada, dependiendo de la zona de operación.

8.2.6 Aros salvavidas.

8.2.6.1 Un aro a cada banda con luz de encendido automático y señales fumígenas de funcionamiento automático podrá ser lanzado rápidamente al agua desde el puente de navegación. Estos aros no irán provistos de rabiza.

8.2.6.2 Un aro a cada banda irá provisto de rabiza flotante de una longitud mínima de 30 m.

8.2.6.3 Cada aro se marcará con el nombre del buque y del puerto de matrícula.

8.2.7 Alarma general.

8.2.7.1 En los buques de menos de 500 GT, esta alarma puede ser el pito o sirena del buque siempre que pueda ser oído en cualquier lugar del mismo.

8.2.7.2 En los buques de 500 GT o más, lo prescrito en 8.2.7.1 se suplementará con una campana o claxon eléctricos, alimentados desde la fuente de energía principal y desde la fuente de energía de emergencia.

8.2.7.3 En los buques de eslora L igual o mayor de 85 m, además de lo requerido en 8.2.7.2, se instalará un sistema de megafonía público u otros medios de comunicación adecuados.

8.2.8 Iluminación.

8.2.8.1 Todos los pasillos, escaleras interiores y exteriores y salidas que den acceso a los puntos de reunión y de embarque (ambos incluidos) estarán iluminados de modo adecuado.

8.2.8.2 Existirá una iluminación suficiente en los alrededores de los botes y balsas salvavidas y sus medios de puesta a flote, si existen, así como en la zona de mar de su lanzamiento. Esta iluminación estará alimentada también por la fuente de energía eléctrica de emergencia.

8.2.9 Letreros de salvavidas y cartel de rescate. Cuando el espacio en los mamparos del puente es escaso, se podrán colgar las dos caras del cartel SOLAS n.º 2 (igual al de los paquetes de equipo de las balsas salvavidas) en lugar del cartel SOLAS n.º 1.

CAPÍTULO 9

Seguridad contra el fuego

9.1 Protección de los espacios que alojen vehículos o embarcaciones con combustible en sus depósitos.

9.1.1 Se tendrá especial cuidado con la seguridad del transporte de gasolina u otros líquidos altamente inflamables, tanto en depósitos o contenedores transportables como en los propios depósitos de los vehículos (coches, motos náuticas, helicópteros, etc.) que se puedan llevar a bordo. Esto no es aplicable al almacenamiento de combustible diesel.

9.1.2 La cantidad de gasolina u otros líquidos altamente inflamables a bordo será mínima, generalmente no más de 150 litros. Si se precisa el transporte de una cantidad superior, se presentará una propuesta razonada y motivada, que será estudiada por la Administración.

9.1.3 Los contenedores de líquidos inflamables serán construidos siguiendo un estándar reconocido, apropiado para su contenido, con un etiquetado claro que indique su contenido.

9.1.4 Los pequeños recipientes situados en la cubierta de intemperie para el almacenamiento de depósitos de gasolina transportables a mano, se localizarán lejos de zonas de riesgo, no tendrán conexiones eléctricas y estarán provistos de:

– Aberturas de ventilación natural, en la base y en la tapa superior.
– Medios de drenaje que conduzcan fuera de la borda del buque.
– Medios para asegurar y fijar los depósitos de gasolina.
– Una instalación para enfriar los contornos del recipiente.

9.1.5 Los espacios cerrados de garajes y los grandes depósitos situados en la cubierta de intemperie destinados para el transporte seguro de gasolina, combustible similar, o vehículos que los contengan en sus depósitos dispondrán de:

– Un sistema de rociado con agua, accionable manualmente, de una capacidad de 3,5 litros/m^2/minuto sobre toda la superficie de la cubierta, que se pueda alimentar desde el colector de contraincendios mediante una válvula de aislamiento situada fuera del garaje. Se podrán aprobar disposiciones equivalentes. Existirán medios de drenaje para el agua que se pueda acumular en el espacio cerrado. Este drenaje no conducirá el agua a espacios de máquinas u otros espacios en que pueda existir una fuente de ignición.

– Un sistema fijo de detección y alarma ante el fuego, que cumpla los requisitos del SOLAS, capítulo II-2 y el código SSCI.

– La exhaustación mecánica, que estará aislada de la de otros espacios, proporcionará al menos 6 renovaciones/hora (calculados de acuerdo al volumen del espacio vacío), instalada de modo que una posible reducción del flujo de aire esté asociada a una alarma audible y visual en el puente, y en los puestos de control utilizados en puerto, si fueran diferentes. Los conductos de extracción se dispondrán de modo que aspiren de la zona más baja posible sobre las sentinas. Si los motores de los extractores están dentro del espacio, o en los mismos conductos de ventilación, estarán certificados como seguros para la combinación de vapores y líquidos inflamables. Los ventiladores serán antichispas. Todo el sistema de ventilación se podrá parar y cerrarse rápidamente en caso de incendio.

– Se instalará un sistema de detección de gases, con alarma visual y audible en el puente, y en aquellos lugares en que pueda alertar a la tripulación.

– Todo equipo eléctrico situado por debajo del nivel de 450 mm sobre cubierta, estará certificado como seguro para vapores de gasolina.

– Todo equipo eléctrico situado por encima del nivel de 450 mm sobre cubierta tendrán:

– Un grado de protección eléctrico IP55 de acuerdo al estándar de la IEC 529, o bien;

– Todos los polos contarán con medios de aislamiento fácilmente accesibles situados fuera del espacio. Estos se agruparán tanto como sea razonable y se marcarán claramente. Esta opción no debe utilizarse para sistemas de seguridad tales como los motores del servo, los indicadores del timón, etc.

9.1.6 Independientemente de su altura de instalación, los siguientes equipos situados dentro del espacio considerado deben estar certificados como seguros para vapores inflamables:

a) Sistema de detección de gases.
b) Alarma de sentinas.
c) Sistema de detección de incendios.
d) Al menos un dispositivo de iluminación (con circuito dedicado, de emergencia).

9.2 Varios.

9.2.1 Construcción y disposición de saunas.

9.2.1.1 El perímetro de la sauna tendrá divisiones de clase «A» y puede incluir vestuarios, duchas y servicios. La sauna estará aislada de los espacios contiguos (excepto de aquellos incluidos en el perímetro de la misma), con protección estructural contraincendios clase A-60 en buques de 500 o más GT, clase A-30 en buques menores de 500 GT y clase B-15 para buques de navegación limitada.

9.2.1.2 Los baños con acceso directo a las saunas podrán considerarse como parte de ellas. En ese caso la puerta que los separe de la sauna propiamente dicha, no necesita cumplir los requisitos de aislamiento antedichos.

9.2.1.3 Se permiten los revestimientos de madera en los mamparos y techos. El techo sobre la estufa estará revestido con una placa no combustible que deje un espacio vacío de al menos 30 mm. La distancia desde cualquier superficie caliente a cualquier material combustible, será de al menos 500 mm., o si no, los materiales combustibles deberán estar protegidos (por ejemplo, con una placa no combustible que deje un espacio vacío de al menos 30 mm).

9.2.1.4 Se permiten los bancos de madera.

9.2.1.5 La puerta de la sauna se abrirá hacia fuera, empujando.

9.2.1.6 Las estufas calentadas eléctricamente tendrán un temporizador.

9.2.1.7 Todos los espacios dentro del perímetro de la sauna, estarán protegidos por un sistema de detección y alarma contraincendios y un sistema de rociadores automático.

9.2.2 Construcción y disposición de salas termales (por ejemplo, baños de vapor).

9.2.2.1 El perímetro de la sala puede incluir los vestuarios, duchas y servicios.

9.2.2.2 Los cuartos de baño con acceso a la sala se pueden considerar como parte de ella. En ese caso, la puerta que los separe no necesita cumplir requisitos de seguridad contra-incendios.

9.2.2.3 Si el generador de vapor está contenido en el perímetro de la sala, los contornos estarán construido con divisiones clases A-0, o B-0 para buques de navegación limitada. Si el generador no está contenido en el perímetro de la sala, entonces los tabiques de separación se construirán con divisiones clases B-0, y el generador en sí, estará rodeado con divisiones clases A-0, o B-0 para buques de navegación limitada.

9.2.2.4 Si la sala contiene además una sauna, entonces se cumplirán los requisitos del punto 9.2.1 anterior, con independencia de la situación del generador de vapor.

9.2.2.5 Todos los espacios dentro del perímetro de la sala, estarán protegidos por un sistema de detección y alarma contraincendios y un sistema de rociadores automático.

9.2.3 Freidoras. Se tendrán en cuenta los requerimientos expresados en las regla 10.6.4 del capítulo II-2 del SOLAS. Para freidoras de hasta 15 litros de capacidad de aceite, bastará

un extintor que cumpla la norma UNE-EN ISO 15371 en su versión actualizada, junto con un aislamiento manual de la alimentación de energía eléctrica.

9.2.4 Planos de lucha contraincendios.

9.2.4.1 Se expondrá permanentemente un plano (o planos) de lucha contraincendios para información de la tripulación. El contenido del plano mostrará y describirá los detalles de los equipos de prevención y protección de incendios. Los símbolos que se utilicen en el plano corresponderán a los de una norma internacional reconocida (como por ejemplo, la A.952 (23) de la OMI). Este plano se puede combinar con el de elementos de salvamento, teniendo un solo plano para ambos fines.

9.2.4.2 Para cada cubierta, el plano mostrará al menos la situación de los puestos de control, las distintas secciones de contención de incendios limitadas por divisiones de clase «A», las secciones limitadas por divisiones de clase «B», los lugares donde se almacenan líquidos inflamables (ver 9.1), particularidades y localización de los sistemas de detección de incendios y de alarma contra incendios, instalación de rociadores, extintores fijos y portátiles, trajes de bombero, medios de acceso y escapes de emergencia de compartimentos y cubiertas, y medios de control y aberturas que se deban cerrar en caso de una emergencia de incendio.

9.2.4.3 El plano se mantendrá actualizado. Cualquier alteración se incorporará sin demora a todas las copias del plano. Se mantendrá en el plano la lista de modificaciones con su fecha.

9.2.4.4 Un duplicado del conjunto de planos se almacenará en un cartucho estanco a la intemperie, claramente señalado, que será fácilmente accesible, y cuya finalidad es asistir a los bomberos que puedan subir a bordo del buque, en caso de accidente.

9.2.4.5 Las instrucciones para el mantenimiento y la operación de todos los equipos e instalaciones a bordo para la lucha y la contención de un incendio se mantendrán en una carpeta, fácilmente disponible en un lugar accesible.

CAPÍTULO 10

Protección estructural contra-incendios en buques de menos de 500 GT

10.1 Generalidades.–Los términos utilizados en esta sección tienen el mismo significado definido en el Convenio SOLAS.

10.2 Estructura. Objetivos.–El objetivo de este capítulo es que se contenga el fuego en el espacio en que se produce.

10.3 Modos de construcción. Divisiones al fuego.

10.3.1 Las divisiones contraincendios se construirán de acuerdo con lo dispuesto en los párrafos de este apartado.

10.3.2 Las divisiones contra el fuego de material equivalente al acero, o formas de construcción alternativas se podrán aceptar si se demuestra que el material en sí mismo, o gracias al aislamiento no combustible utilizado, tienen la resistencia al fuego equivalente al de las divisiones requeridas en 10.4.1.

10.3.3 El aislamiento requerido en el punto anterior será tal que la temperatura del núcleo estructural no suba por encima del punto al cual la estructura empieza a perder su resistencia, en cualquier momento durante el ensayo estándar de exposición al fuego según se establece en el código Internacional para la aplicación de procedimientos de ensayo de exposición al fuego (código FTP) de la OMI. Para las divisiones de clase «A» el tiempo de exposición aplicable es de sesenta minutos y para las de clase «B» de treinta min.

10.3.3.1 Para estructuras de aleación de aluminio, el aislamiento será tal que la temperatura en el núcleo estructural no suba más de 200 ºC sobre la temperatura ambiente en cualquier momento durante el ensayo de exposición al fuego.

10.3.3.2 Para estructuras de materiales compuestos, el aislamiento será tal que la temperatura del laminado no suba por encima de la mínima temperatura de deflexión bajo carga de la resina, en ningún momento durante el ensayo de exposición al fuego aplicable. La temperatura de deflexión bajo carga se determinará de acuerdo con un estándar internacional reconocido.

10.3.3.3 El aislamiento se aplicará solamente en el lado expuesto al mayor riesgo de incendio, por ejemplo en el interior de la cámara de máquinas. Sin embargo, una división entre dos espacios con igual riesgo se aislará a ambos lados, salvo que la división sea de acero.

10.3.3.4 Se prestará especial atención a las fijaciones de los marcos de las puertas en mamparos diferentes de los de acero. Se tomarán medidas para asegurar que la temperatura en las fijaciones cuando estén expuestas al fuego, no supere la temperatura a la que el mismo mamparo de por sí pierde resistencia.

10.4 Protección estructural contra incendios.

10.4.1.a) Los espacios de máquinas de categoría A estarán aislados por divisiones de clase «A-30».

b) Para los buques de navegación limitada, los espacios de máquinas de categoría A estarán encerrados en divisiones de clase «B-15».

10.4.2 Las aberturas en las divisiones de clases «A» y «B» tendrán medios permanentes de cierre que sean por lo menos tan efectivos contra el fuego como las divisiones en las que están situados. En general, no se instalarán ventanas en los espacios de máquinas.

10.4.3 Cuando sea necesario atravesar divisiones de clase «A» para el paso de cables, tuberías, troncos, conductos, etc., o bien con palmejares, baos u otros elementos estructurales, se tomarán precauciones para que la resistencia al fuego de dichas divisiones no se vea disminuida.

10.4.4 Cuando sea necesario atravesar divisiones de clase «B» para el paso de cables, tuberías, troncos, conductos, etc., o para la instalación de ventilaciones, elementos de iluminación o elementos similares, se tomarán precauciones para que la resistencia al fuego de la división no se vea disminuida.

10.4.5 Cuando la estructura de divisiones de categoría «A» requiera estar aislada, se tomarán medidas para que el calor procedente de un incendio no se transmita a través de las intersecciones y/o juntas y extremos de las divisiones a los contornos adyacentes no aislados. En aquellos lugares donde el aislamiento instalado no asegure lo anterior, se tomarán medidas para evitar esta transmisión de calor, el aislamiento de la cubierta o mamparo se extenderá más allá de la penetración, intersección o del punto extremo hasta una distancia de 450 mm (bastarán 380 mm en divisiones de acero).

10.5 Materiales.

10.5.1 Excepto en los compartimentos refrigerados de los espacios de servicio, todos los aislamientos (incluyendo el contraincendios y el de confort) deben ser de materiales que no sean fácilmente inflamables.

10.5.2 Las tuberías que atraviesen divisiones de clases «A» o «B» serán de materiales aprobados teniendo en cuenta las temperaturas que tengan que soportar dichas divisiones.

10.5.3 Las tuberías para hidrocarburos u otros líquidos combustibles, que pasen a través de espacios de servicio o de acomodación serán de materiales aprobados teniendo en cuenta el riesgo de incendio.

10.5.4 Los materiales que se deterioren por efecto del fuego, no se usarán en imbornales, descargas sanitarias y otras descargas cercanas a la línea de flotación, en las que un fallo del material en caso de fuego pudiera dar lugar a una posible inundación. Se tendrá en cuenta el código FTP.

10.5.5 Las barreras anticondensación y los adhesivos utilizados conjuntamente con los aislamientos, así como los aislamientos de las tuberías para los servicios de frío, no necesitan ser no combustibles, pero se utilizarán en la menor cantidad posible y sus superficies expuestas tendrán características de baja propagación de la llama.

10.5.6 Los compuestos usados en tapicerías (tela en asociación con cualquier soporte o material de relleno), serán aprobados de acuerdo al código FTP, anexo 1, parte 8, o equivalente. Sin embargo, esto no aplica en espacios con rociadores, o sistemas fijos de extinción del fuego aprobados.

10.5.7 Las espumas orgánicas usadas en muebles tapizados y colchones tengan capacidad de resistencia a la ignición y a la propagación de la llama.

Los materiales textiles en suspensión, como las cortinas, serán aprobados de acuerdo al código FTP, anexo 1, parte 7, o equivalente. Sin embargo, esto no será necesario en espacios con rociadores, o sistemas fijos de extinción del fuego aprobados.

10.5.8 Superficies de los aislamientos: En espacios en los que sea posible la penetración de hidrocarburos, la superficie de los aislamientos serán impermeables a los mismos y a sus vapores. Los contornos de los aislamientos se dispondrán de modo que se evite que se sumerjan en eventuales fugas o escapes de dichos líquidos.

10.6 Disposiciones sobre el combustible.

10.6.1 La disposición del almacenamiento, distribución y utilización del combustible será tal que se minimicen los riesgos de fuego o explosión.

10.6.2 Los tanques de combustible situados en, o adyacentes a los límites de espacios de máquinas de categoría A, no contendrán combustible con un punto de inflamación inferior a 60 ºC.

10.6.3 No se transportará combustible, aceite lubricante ni otros líquidos inflamables en tanques en el pique de proa.

10.6.4 Toda tubería de combustible, que si se dañara, permitiera una fuga de un tanque de almacenamiento, de sedimentación o de servicio diario, situado por encima del doble fondo, tendrá una válvula en el tanque que se pueda cerrar desde una posición segura fuera del espacio afectado, en caso de incendio en el espacio en el que dichos tanques están situados.

10.6.5 Existirán medios de parada rápida de bombas de trasiego de combustible, calderas y separadores desde el exterior del espacio de máquinas.

10.6.6 Las cubetas de los filtros de combustible serán de construcción metálica.

10.7 Medios de evacuación.

10.7.1 El objetivo de este apartado es que se dispongan medios de evacuación de modo que las personas a bordo puedan rápidamente y con seguridad trasladarse a la cubierta de embarque de las balsas. Con este propósito se deberán cumplir los siguientes requerimientos funcionales:

– habrá rutas de evacuación seguras,

– las vías de evacuación deben mantenerse en condiciones seguras, libres de obstáculos, y

– se asegurará la accesibilidad con ayudas adicionales, señalización clara y un diseño adecuado para situaciones de emergencia.

10.7.2 Las escaleras, escalas y pasillos que den servicio a espacios normalmente accesibles, se dispondrán de modo que constituyan un medio de evacuación hacia una cubierta desde la cual se pueda embarcar en las embarcaciones de supervivencia.

10.7.3 La disposición general del buque será tal que todos los compartimentos tengan un medio de evacuación satisfactorio. En el caso de la acomodación, se dispondrán al menos dos medios de evacuación desde cada espacio o grupo. Los escapes no fácilmente visibles y las rutas de evacuación estarán señalizados convenientemente.

Los espacios de máquinas de categoría A en buques a motor, también estarán provistos con dos medios de evacuación. Otros espacios de máquinas tendrán también al menos dos medios de evacuación tan separados como sea posible, salvo cuando el pequeño tamaño del espacio lo haga imposible. Se tendrá en cuenta lo siguiente:

a) El medio normal de acceso a los espacios de alojamiento y espacios de servicio bajo la cubierta de intemperie, se dispondrá de modo que sea posible alcanzarla sin pasar por una cocina, sala de máquinas u otro espacio con alto riesgo de incendio, siempre que sea posible.

b) Cuando la disposición de los espacios de alojamiento sea tal que el acceso a un compartimento se realice a través de otro, la ruta de evacuación secundaria estará tan lejana como sea posible de la principal. Puede ser a través de escotillas de dimensiones adecuadas que conduzcan a la cubierta de intemperie o a un espacio separado de la ruta de evacuación principal.

c) En circunstancias excepcionales, se podrá aceptar una sola ruta de evacuación, para espacios que no sean de alojamiento, en los que el acceso sea ocasional, si la citada ruta de evacuación no pasa por una cocina, espacio de máquinas, ni atraviesa una puerta estanca.

d) Ninguna ruta de evacuación se verá obstruida por muebles u otros elementos. Además, los muebles que se instalen a lo largo de las rutas de evacuación estarán bien fijados a su lugar para evitar su desplazamiento con la escora o los movimientos de balance del buque.

e) Todas las puertas en las rutas de evacuación, se podrán abrir desde ambos lados. En el sentido de evacuación se abrirán sin llave. Todos los picaportes en el lado interior de las puertas estancas a la intemperie y de las escotillas no se podrán retirar. Donde las puertas se puedan cerrar con llave, se proporcionarán soluciones para asegurar el acceso desde fuera del espacio para propósitos de rescate.

f) Los ascensores no se considerarán como medios de evacuación.

10.8 Sistemas de ventilación.

10.8.1 Los ventiladores de los espacios de máquinas y de las cocinas cerradas se deberán poder parar y cerrar las entradas y salidas de ventilación, desde fuera de los espacios citados. Este lugar de parada y cierre remoto no debe quedar fácilmente aislado en el caso de un incendio en dichos espacios.

10.8.2 Los conductos de ventilación para espacios de máquinas de categoría A, cocinas, espacios que contengan vehículos o embarcaciones con combustible en sus tanques, o los armarios para almacenar esos combustibles, en general no pasarán a través de alojamientos, espacios de servicio o puestos de control. Si fuera inevitable, los conductos se construirán de acero de al menos 3 mm de espesor o equivalente a satisfacción de la Administración. Los conductos en los alojamientos deberán contar con:

a) Aislamiento de clase «A-30» («B-15» para buques de navegación limitada) hasta una distancia de al menos 5 m de un espacio de máquinas o cocina, y

b) Válvulas cortafuegos automáticas en la cubierta o mamparo de los alojamientos donde pasen los conductos de ventilación desde un espacio de máquinas o una cocina a dichos alojamientos. Estos cortafuegos automáticos también se podrán cerrar manualmente desde fuera de la cocina o del espacio de máquinas.

10.8.3 Los conductos de ventilación para espacios de alojamiento, servicio o puestos de control, no pasarán a través de espacios de máquinas de categoría A, espacios que contengan vehículos o embarcaciones con combustible en sus tanques, o armarios que contengan esos combustibles, salvo que esos conductos estén construidos de acero, y dispuestos de modo que preserven la integridad de la división.

10.8.4 Los pañoles que contengan productos altamente inflamables tendrán ventilación separada de otros sistemas de ventilación. Esta se dispondrá de modo que prevenga la formación de vapores inflamables a niveles altos y bajos. Las entradas y salidas de los ventiladores se colocarán de modo que no extraigan o insuflen hacia o desde una zona en la que se pudiera ocasionar riesgos indebidos, y además tendrán protección antichispas.

10.8.5 Los sistemas de ventilación que atiendan a espacios de categoría A serán independientes de otros que sirvan a otros espacios.

10.8.6 Todos los espacios cerrados que contengan tanques amovibles de combustible se ventilarán también independientemente de los sistemas que atiendan otros espacios.

10.8.7 Se proporcionará ventilación que evite la acumulación de concentraciones peligrosas de gases inflamables que pudieran emitir las baterías.

10.9 Disposiciones para los combustibles gaseosos de uso doméstico.

10.9.1 Cuando se usen combustibles gaseosos para usos domésticos, su almacenamiento, distribución y utilización será tal que, habida cuenta de los peligros de fuego y explosión que conllevan, se preserve la seguridad del buque y de las personas a bordo. La instalación estará de acuerdo con un estándar internacional reconocido o normativa nacional vigente. Se instalarán detectores de hidrocarburos gaseosos y de monóxido de carbono.

10.9.2 Las botellas de gas, reguladores y dispositivos de seguridad se almacenarán en cubierta de intemperie (donde no se puedan acumular las posibles fugas), o en un

compartimento estanco al vapor respecto al interior del buque y dotado de un respiradero y de un drenaje, de modo que cualquier fuga de gas se pueda dispersar.

10.9.3 Los aparatos de gas de llama desnuda dedicados a cocinar, calefacción o cualquier otro propósito, cumplirán con los requisitos de la Directiva 2009/142/CE o disposición equivalente.

La instalación de un aparato de gas de llama desnuda cumplirá con lo dispuesto en el anexo 3.

10.10 Aparatos de calefacción.–Los aparatos de calefacción y calentadores estarán fijados en una posición tal que los riesgos de incendio sean mínimos. La colocación de estas unidades será tal que no exista riesgo de que la ropa, las cortinas, visillos u otros tejidos similares puedan quemarse o arder a causa del calor generado.

10.11 Sistemas fijos de detección y alarma.–La finalidad es poder detectar un fuego en el espacio en que se produzca, y dar la alarma para posibilitar una evacuación segura y el comienzo de la lucha contra incendios.

Se instalará un sistema fijo de detección y alarma fijo en todos los espacios cerrados, salvo que no tengan un riesgo de incendio significativo (baños y aseos, espacios vacíos, etc.). Se colocarán además avisadores de accionamiento manual en lugares para asegurar un rápido y accesible medio de aviso del siniestro.

Estos sistemas se instalarán en principio de acuerdo con los requisitos del Convenio SOLAS, capítulo II/7 y del código OMI, SSCI, capítulo 9. En los casos en los que existan razones justificadas que hagan irrazonable el cumplimiento de alguno de los requerimientos en un determinado buque, se justificará debidamente y la Administración podrá eximir al buque de alguno o algunos de los requerimientos.

10.12 Sistemas de lucha contraincendios no obligatorios.–Cuando además del sistema contraincendios prescrito en este real decreto se instale un sistema de lucha contraincendios no requerido por estas reglas, su disposición y características serán aprobadas por la Administración.

CAPÍTULO 11

Protección estructural contra-incendios en buques de 500 GT o mayores

11.1 Generalidades.

11.1.1 Los términos utilizados en esta sección tienen el mismo significado definido en el Convenio SOLAS, excepto en lo que los términos ya definidos en estas normas, y en lo siguiente:

«No inmediatamente inflamable» significa que la superficie que se describe no continuará ardiendo tras veinte segundos de retirar la fuente durante el test de llama apropiado.

11.2 Estructura.

11.2.1 El casco, superestructuras, mamparos estructurales, cubiertas y casetas se construirán de acero o material equivalente, excepto cuando se permitan otros materiales.

11.2.2 Sin embargo, en los casos en que cualquier parte de la estructura sea de aleación de aluminio, se cumplirá lo siguiente:

a) El aislamiento de los componentes de aleación de aluminio de las divisiones de clases «A» y «B», excepto aquellos que no soporten carga, será tal que la temperatura del núcleo estructural no suba más de 200 ºC por encima de la temperatura ambiente en cualquier momento durante la exposición al fuego de acuerdo con el test estándar (código FTP). Este aislamiento será aplicado en ambas caras de la división, excepto en la parte superior de las cubiertas y la parte Externa de los mamparos y del casco.

b) Se prestará especial atención al aislamiento de los componentes de aleación de aluminio de los puntales, columnas y otros elementos estructurales que soporten botes salvavidas y áreas de estiba, lanzamiento y embarque en balsas, y divisiones de clases «A» y «B» para asegurar que:

1. Los soportes de botes y balsas y divisiones de clase «A», la temperatura límite del punto a) anterior no se deberá superar tras una hora de exposición al fuego, y

2. Los soportes de botes y balsas y divisiones de clase «B», la temperatura límite del punto a) anterior no se deberá superar tras media hora de exposición al fuego.

c) Los componentes de las divisiones de aleación de aluminio que deban ser equivalentes al acero (identificados con un * en las tablas 1 y 2) se aislarán con 25 mm de lana de roca de un tipo aprobado para uso en divisiones de clase «A» o con otra disposición equivalente a juicio de la Administración.

11.2.3 Para estructuras de materiales compuestos, el aislamiento será tal que la temperatura del laminado no suba por encima de la mínima temperatura de deflexión bajo carga de la resina, en ningún momento durante el ensayo de exposición al fuego aplicable. La temperatura de deflexión bajo carga se determinará de acuerdo con un estándar internacional reconocido. El aislamiento se aplicará en ambas caras del laminado excepto en las caras exteriores de las cubiertas, del casco y de los mamparos a la intemperie.

11.2.3.1 Se prestará especial atención al aislamiento de los componentes de materiales compuestos de los puntales, columnas y otros elementos estructurales que soporten botes salvavidas y balsas, su lanzamiento y embarque, y divisiones de clases «A» y «B» para asegurar que:

1. Los soportes de botes y balsas y divisiones de clase «A», la temperatura límite del punto 11.2.3 anterior no se deberá superar tras una hora de exposición al fuego, y;

2. Los soportes de botes y balsas y divisiones de clase «B», la temperatura límite del punto 11.2.3 anterior no se deberá superar tras media hora de exposición al fuego.

11.2.4 Se prestará especial atención a las fijaciones del marco de las puertas en mamparos construidos en materiales diferentes del acero. Se tomarán precauciones para asegurar que la temperatura de las fijaciones expuestas al fuego no excede la temperatura a la cual el mamparo en sí mismo pierde resistencia.

11.2.5 Los guardacalores de los espacios de máquinas de categoría A, serán divisiones A-60 y sus aberturas, si existen, estarán dispuestas de modo que eviten la propagación del fuego.

11.2.6 Para las estructuras en contacto con el agua del mar, el aislamiento requerido se extenderá como mínimo 300 mm por debajo de la flotación de calado mínimo.

11.2.7 Se podrán utilizar divisiones contraincendios hechas de material equivalente al acero, o formas de construcción alternativas, si se demuestra que el material en sí mismo, o incorporando aislamiento no combustible, tiene las propiedades de resistencia al fuego equivalentes a las características «A» o «B» requeridos.

11.2.8 El aislamiento requerido en el punto anterior, será tal que la temperatura del núcleo estructural no se eleve por encima de un punto al cual la estructura comienza a perder su resistencia en cualquier momento durante la aplicación del test aplicable de exposición al fuego. Para divisiones de clase «A», el tiempo de exposición aplicable es de sesenta minutos, y para las de clase «B» será de treinta minutos.

11.3 Zonas principales horizontales y verticales.

11.3.1 El casco, las superestructuras y casetas en las zonas de alojamientos y espacios de servicios se subdividirán en zonas verticales principales por medio de divisiones de clase «A». Estas divisiones tendrán aislamientos de acuerdo con las tablas 1 y 2.

11.3.2 Tanto como sea posible, los mamparos que sean separación de zonas verticales principales por encima de la cubierta de mamparos, deberán ser una prolongación de los mamparos estancos bajo ella. La longitud de las zonas principales verticales podrá llegar hasta 48 m, para llevar al mamparo principal a coincidir con los mamparos estancos de subdivisión, o para que la zona principal pueda comprender un espacio público grande, siempre que el área de la zona principal no supere en ninguna cubierta los 800 m^2. La longitud es la máxima distancia entre los puntos más alejados de los mamparos que constituyen su contorno.

11.3.3 Estos mamparos se extenderán de cubierta a cubierta y hasta el casco u otros contornos en su caso.

11.3.4 Cuando una zona vertical principal se subdivida por divisiones de clase «A» con objeto de que haya una barrera apropiada entre espacios protegidos y no protegidos por un sistema de rociadores, las divisiones se aislarán de acuerdo con los requisitos de aislamiento y de integridad contraincendios de las tablas 1 y 2.

11.4 Mamparos dentro de una zona vertical principal.

11.4.1 Todos los mamparos dentro de alojamientos y espacio de servicio que no se requiera sean de clase «A», serán como mínimo de clases «B» o «C», como se prescribe en las tablas 1 y 2.

11.4.2 Estas divisiones pueden estar cubiertas con materiales combustibles.

11.4.3 Todos los mamparos en los pasillos que no se exija sean de clase «A», serán de clase «B» y se extenderán de cubierta a cubierta excepto que:

a) Cuando los techos o sus revestimientos continuos de clase «B» estén situados a ambos lados de un mamparo, la porción de mamparo detrás del techo o su revestimiento será de un material que en su espesor y composición, sea aceptable para la construcción de divisiones de clase «B». En todo caso, solamente se exigirá que cumpla los requisitos de integridad de la clase «B» en aquello que sea razonable y práctico a juicio de la Dirección General de la Marina Mercante.

b) Los mamparos de pasillos de materiales de clase «B», pueden terminar en un techo en el pasillo, siempre que el techo sea de un material que, en espesor y composición, sea aceptable para la construcción de divisiones de clase «B». Las puertas y sus marcos se instalarán de modo que sean clase «B».

11.4.4 Los mamparos que se exija sean divisiones de clase «B», excepto los de los pasillos, se extenderán de cubierta a cubierta y hasta el casco u otros límites, salvo que se instalen techos o revestimientos continuos de clase «B» a ambos lados del mamparo, en cuyo caso éste puede terminar en el techo o revestimiento continuo.

11.5 Integridad al fuego de mamparos y cubiertas.

11.5.1 Además de cumplir con los requisitos específicos de integridad al fuego de los mamparos y cubiertas mencionados en otros puntos de este capítulo, se cumplirán los requisitos mínimos de integridad contraincendios prescritos en las tablas 1 y 2.

11.5.2 Para la aplicación de las tablas se observará lo siguiente:

a) Las tablas 1 y 2 se aplicarán respectivamente a los mamparos y cubiertas que separan espacios adyacentes.

b) Para determinar los requisitos a aplicar a las divisiones entre espacios adyacentes, éstos se clasificarán según su riesgo de fuego de acuerdo a las categorías 1 a 9 que se describen a continuación. El número entre paréntesis que precede a cada categoría se refiere a la fila o columna aplicable para usar las tablas.

(1) Puestos de control:

– Espacios que contengan fuentes de energía y alumbrado de emergencia.
– Puente y derrota.
– Espacios en que se encuentra el equipo radioeléctrico del buque.
– Espacios en que está centralizado el equipo detector y extintor de incendios.
– Cámaras de control de incendios.
– Cámara de control de las máquinas propulsoras, si se halla situada fuera del espacio de dichas máquinas.
– Espacios en que está centralizado el equipo de alarma contra incendios.

(2) Pasillos y vestíbulos: Pasillos y vestíbulos, tanto para invitados como para tripulación.

(3) Alojamientos: Camarotes, comedores, salas, oficinas, oficios que no contengan aparatos de cocinar (distintos de equipos tales como microondas y tostadoras), y espacios similares.

(4) Escaleras:

– Escaleras interiores, ascensores y escaleras mecánicas (excepto aquellas totalmente contendidas dentro de los espacios de máquinas), y los troncos correspondientes.

– A este respecto, una escalera que esté cerrada solamente en un nivel se considerará parte del espacio del que no esté separada por una puerta contra incendios.

(5) Espacios de servicio (bajo riesgo): Taquillas y pañoles no previstos para el almacenamiento de líquidos inflamables de área menor de 4 $m^{2,}$ y lavanderías y secadoras

(6) Espacios de máquinas de categoría A: Los espacios así definidos.

(7) Otros espacios de máquinas:

– Los espacios así definidos, excluyendo los de categoría A.

– Espacios de bombas de rociadores, de aspersores de agua a presión («drencher»), o contraincendios.

(8) Espacios de servicio (alto riesgo): Cocinas, oficios con aparatos de cocinar, pañoles de pinturas y material eléctrico, taquillas y pañoles de superficie de 4 m^2 o más, pañoles para almacenar líquidos inflamables, talleres (excepto aquellos que forman parte de los espacios de de máquinas) y espacios con vehículos o embarcaciones con combustible en sus tanques, o espacios para depósitos para esos combustibles u otros gaseosos de uso doméstico.

(9) Cubiertas expuestas: Cubiertas expuestas y zonas de paseo abiertas sin riesgo de incendio, así como espacios a la intemperie (externos a las superestructuras y casetas).

11.5.3 Los techos y revestimientos continuos de clase «B», junto con las cubiertas y mamparos asociados, se pueden aceptar como contribuyentes, totalmente o en parte, al aislamiento y la integridad contraincendios de una división.

11.5.4 Los límites exteriores que se requiere sean de acero o material equivalente, pueden estar perforados para fijar ventanas y portillos en caso que no se requiera sean de clase «A». Del mismo modo, en los límites exteriores que no se requiera sean de clase «A», las puertas que se instalen pueden ser de materiales combustibles, siempre que sean de construcción sólida.

Tabla 1. Integridad al fuego de mamparos que separan espacios adyacentes

Espacios	(1)	(2)	(3)	(4)	(5)	(6)	(7)	(8)	(9)
Puestos de control (1)	A-0_c	A-0	A-60	A-0	A-15	A-60	A-15	A-60	*
Pasillos y vestíbulos (2)		C_d	B-0_d	A-0_a B-0_d	B-0_d	A-60	A-0	A-0	*
Alojamientos (3)			C_d	A-0_a B-0_d	B-0_d	A-60	A-0	A-0	*
Escaleras (4)				A-0_a B-0_d	B-0_d	A-60	A-0	A-0	* *
Espacios de servicio (bajo riesgo) (5)					C_d	A-60	A-0	A-0	*
Espacios de máquinas, cat. A (6)						*	A-0	A-60	*
Otros espacios de máquinas (7)							A-0_b	A-0	*
Espacios de servicio (alto riesgo) (8)								A-0_b	*
Cubiertas expuestas (9)									

Tabla 2. Integridad al fuego de cubiertas que separan espacios adyacentes

Espacios abajo	Espacios arriba								
	(1)	(2)	(3)	(4)	(5)	(6)	(7)	(8)	(9)
Puestos de control (1)	A-0	-0	A-0	A-0	A-0	A-60	A-0	A-0	*
Pasillos y vestíbulos (2)	A-0	*	*	A-0	*	A-60	A-0	A-0	*
Alojamientos (3)	A-60	A-0	*	A-0	*	A-60	A-0	A-0	*
Escaleras (4)	A-0	A-0	A-0	*	A-0	A-60	A-0	A-0	*
Espacios de servicio (bajo riesgo) (5)	A-15	A-0	A-0	A-0	*	A-60	A-0	A-0	*
Espacios de máquinas, cat. A (6)	A-60	A-60	A-60	A-60	A-60	*	A-60_e	A-60	*
Otros espacios de máquinas (7)	A-15	A-0	A-0	A-0	A-0	A-0	*	A-0	*
Espacios de servicio (alto riesgo) (8)	A-60	A-0	A-0	A-0	A-0	A-60	A-0	A-0	*
Cubiertas expuestas (9)	*	*	*	*	*	*	*	*	*

Notas: Aplicables a las tablas 1 y 2 anteriores, según proceda:

a) Para aclaración sobre cómo aplica, léanse 11.4 y 11.6.

b) Cuando ambos espacios sean de la misma categoría numérica y aparezca el subíndice b, solamente se requiere un mamparo o cubierta de las características indicadas si los espacios adyacentes son de uso diferente, por ejemplo, en la categoría (9), una cocina adyacente a otra cocina no requiere mamparo de separación, pero una cocina adyacente a un pañol de pinturas requiere un mamparo «A-0».

c) El mamparo que separe el puente de la cámara de derrota, puede ser «B-0».

d) Para la aplicación de lo dicho en 11.3.1, «B-0» y «C», cuando aparecen en la tabla 1, se deben interpretar como «A-0».

e) No es necesario instalar aislamiento, si la Administración juzga que el espacio de máquinas de categoría (7) tiene poco o nulo riesgo de incendio.

* Si aparece un asterisco en las tablas, se requiere que la división sea de acero o material equivalente, pero no se requiere que sea de clase «A».

Para la aplicación de lo dicho en 11.3.1, un asterisco en la tabla 2 se interpretará como «A-0», excepto para la categoría (9).

11.6 Protección de troncos de escaleras y ascensores en alojamientos y espacios de servicio.

11.6.1 Un tronco de escalera tendrá armazón de acero excepto cuando la Administración apruebe otro material equivalente, y estará encerrada entre divisiones «A», con cierres eficaces en todas sus aberturas, excepto que:

a) Sea una escalera aislada, que penetre una única cubierta, en cuyo caso podrá protegerse en un nivel por una división «B» y puertas de cierre automático, y

b) La escalera puede no aislarse en un espacio público, si toda ella se encuentra dentro de ese espacio público.

11.6.2 Un tronco de escalera debe tener comunicación directa con los pasillos y tener la superficie horizontal adecuada para evitar la congestión, teniendo en cuenta el número previsible de personas que la vayan a usar en una emergencia. No tendrá acceso a cocinas, espacios de máquinas, pañoles de servicio, ni a otros espacios cerrados que contengan combustibles.

11.6.3 Un tronco de ascensor deberá equiparse de modo que se evite el paso de llamas desde una cubierta a otra, y tendrá medios de cierre para permitir el control del tiro y el paso de humo.

11.7 Aberturas en las divisiones de clase «A».

11.7.1 Excepto en las escotillas entre espacios de almacén y de equipajes, y entre esos espacios y una cubierta de intemperie, todas las aberturas tendrán medios permanentes de cierre que serán al menos tan resistentes al fuego como las divisiones a las que están instaladas.

11.7.2 La construcción de las puertas y sus marcos en las divisiones de clase «A», con sus medios de fijación cuando están cerradas, proporcionarán resistencia al fuego y al paso de llamas y humo, en la medida que sea posible, equivalente a la de los mamparos en los que estén situadas las puertas. Estas puertas serán de acero o material equivalente. Las puertas de acero estancas al agua no necesitarán aislarse.

11.7.3 Deberá ser posible abrir y cerrar una puerta desde ambos lados del mamparo por una sola persona.

11.7.4 Las puertas resistentes al fuego en mamparos que separen zonas verticales principales, contornos de cocinas y troncos de escaleras (no incluyendo las puertas estancas motorizadas ni aquellas que están normalmente cerradas), deberán cumplir lo siguiente:

a) Las puertas deben cerrarse automáticamente, y poder cerrarse con un ángulo de escora de hasta 3,5º opuesto al cierre.

b) El tiempo aproximado de cierre de las puertas de bisagra no será mayor de cuarenta segundos ni menor de diez segundos desde el principio del movimiento, con el barco adrizado. La velocidad de cierre aproximada de las puertas de corredera será menor de 0,2 m/s y mayor de 0,1 m/s con el barco adrizado.

c) Las puertas, excepto las de troncos de evacuación de emergencia, podrán cerrarse por telemando desde una posición centralizada de control con dotación permanente, bien

sea simultáneamente o en grupos, y será posible su disparo, individualmente, desde una posición en o cerca de la propia puerta. Los interruptores de accionamiento tendrán una función de conexión-desconexión para evitar la reposición automática del sistema.

d) No se permitirán ganchos de retención que no se puedan accionar desde el puesto central de control.

e) Una puerta que se haya cerrado por telemando desde el puesto central de control se podrá volver a abrir desde cualquier lado mediante un mando local. Después de haberse abierto con el mando local, la puerta se cerrará de nuevo automáticamente.

f) Se dispondrá de una indicación abierto/cerrado en el panel de control centralizado en el puesto central de control.

g) en las proximidades de las puertas de accionamiento a motor se dispondrán acumuladores locales de energía que les permitan funcionar al menos diez veces utilizando los mandos locales después de haberse producido una avería del sistema de control o un fallo del suministro central de energía.

h) Una avería del sistema de control o el fallo del suministro central de energía en una puerta no impedirá el funcionamiento seguro de las demás puertas.

i) La operación de las puertas de corredera o las operadas a motor, se avisará con una alarma que suene al menos 5 s, pero no más de 10 s, antes de que la puerta empiece a moverse y continuará sonando hasta que la puerta se cierre completamente.

j) Una puerta diseñada para abrirse tras el contacto con un obstáculo en su camino, no abrirá más de 1 m desde el punto de contacto.

k) Para las puertas de doble hoja que requieran un pestillo para asegurar su integridad al fuego, este se activará automáticamente por la operación de las puertas cuando el sistema las ponga en movimiento.

l) Los componentes del sistema de control local serán accesibles para su mantenimiento y ajuste.

m) Las puertas activadas mecánicamente tendrán un sistema de control de tipo aprobado que estará de acuerdo con el código FTP. Este sistema cumplirá los siguientes requisitos:

– Será capaz de operar las puertas a una temperatura de hasta 200º por lo menos durante 60 minutos, alimentado por el suministro de energía.

– La alimentación de energía a otras puertas no afectadas por el fuego, no se verá afectada, y

– A temperaturas que excedan de 200º el sistema se aislará automáticamente de la fuente de energía y mantendrá la puerta cerrada hasta al menos 945 ºC.

11.7.5 Se instalarán dispositivos adecuados para que no disminuya la resistencia al fuego en las penetraciones de aquellas divisiones de clase «A» que sean atravesadas por cables eléctricos, tuberías, troncos, conductos u otros elementos estructurales como baos o vagras.

11.8 Aberturas en las divisiones de clase «B».

11.8.1 Las puertas y sus marcos en divisiones de clase «B» y sus medios de fijación tendrán medios de cierre resistentes al fuego equivalentes a los de la propia división, excepto en que pueden tener una abertura de ventilación en la parte inferior de la puerta. Cuando exista tal abertura, su superficie máxima no excederá de 0,05 m^2 y estará dotada de una rejilla de material no combustible. Las puertas serán de material no combustible.

11.8.2 Se usarán disposiciones adecuadas para asegurar que la resistencia al fuego no se vea afectada, en las penetraciones de aquellas divisiones de clase «B» que sean atravesadas por cables eléctricos, tubos, troncos, conductos, etc., o para fijar ventilaciones, dispositivos de iluminación o similares.

11.9 Portillos y ventanas (véanse también los apartados 2.3.4 y 2.3.5).

11.9.1 Todas las ventanas y portillos en mamparos de espacios de alojamiento y servicio, y puestos de control estarán construidos de modo que se preserven los requisitos de integridad del mamparo.

11.9.2 No se instalará vidrio o cristal en los límites de una zona vertical principal, en troncos de escalera o en los límites de los espacios de máquinas.

11.10 Detalles constructivos.

11.10.1 En espacios de alojamiento y servicio, puestos de control, pasillos y escaleras:

a) Las cámaras de aire que se encuentren detrás de los cielos rasos, paneles o revestimientos estarán divididas por pantallas supresoras de corrientes de aire bien ajustadas y separadas por distancias no superiores a 14 m, y

b) En sentido vertical, esas cámaras de aire, incluidas las que se encuentren detrás de los revestimientos de escaleras, troncos, etc., estarán cerradas en cada cubierta.

11.10.2 Las pantallas supresoras serán de material no combustible y serán en lo posible continuación sobre el techo del mamparo inferior, o de cualquier otro tipo de panel o revestimiento.

11.10.3 Cuando se requiera que una división de clase «A» tenga aislamiento, se garantizará que el calor del fuego no se transmita por las intersecciones y extremos de las divisiones o penetraciones a otros contornos no aislados. Cuando el aislamiento instalado no permita lo anterior se tomarán medidas para evitar esta transmisión de calor, aislando los contornos y penetraciones horizontales y verticales hasta una distancia de 450 mm.

11.10.4 Sin menoscabo de la eficacia de la protección contraincendios, la construcción de techos y mamparos será tal que permita a una patrulla de bomberos detectar cualquier humo que procedente de zonas ocultas y de difícil acceso, a menos que no exista riesgo de incendio en esas zonas.

11.10.5 Si se utilizan combustibles gaseosos para uso doméstico, sus medios de almacenamiento, distribución y utilización serán tales que se preserve en todo caso la seguridad de las personas y del buque. En particular, los aparatos de gas de llama desnuda dedicados a cocinar, calefacción o cualquier otro propósito, cumplirán con los requisitos de la Directiva 2009/142/CE o disposición equivalente.

11.11 Uso restringido de materiales combustibles.

11.11.1 Excepto en los espacios provistos de un sistema automático de rociadores y un sistema totalmente direccionable de detección de incendios de acuerdo con lo establecido en el punto 11.15, todos los techos, pisos y revestimientos serán de materiales no combustibles.

11.11.2 El uso de materiales combustibles se limitará a un mínimo. Los aislamientos serán no combustibles.

11.11.3 Las superficies siguientes tendrán características de débil propagación de la llama:

a) Las superficies expuestas en los pasillos, troncos de escalera y mamparos, y en revestimientos de paredes y techos en los espacios servicio y puestos de control, y

b) Espacios ocultos y de difícil acceso en los alojamientos, espacios de servicio y puestos de control.

Como alternativa a los puntos a) y b) anteriores, estos espacios pueden tener superficies que no sean de débil propagación de la llama siempre que estos espacios estén dotados de un sistema automático de rociadores y un sistema totalmente direccionable de detección de incendios de acuerdo con lo establecido en el punto 11.15, o se dispongan barreras adecuadas de débil propagación de la llama a distancias que no superen 5 m.

11.11.4 Las tuberías que atraviesen divisiones de clase «A» y «B» serán de materiales aprobados, teniendo en cuenta las temperaturas que deban soportar dichas divisiones.

11.11.5 Las tuberías que conduzcan combustibles líquidos a través de espacios de alojamiento o servicio serán de materiales aprobados según el riesgo de incendio.

11.11.6 No se utilizarán materiales que se deterioren por el calor para los imbornales, descargas sanitarias y otras descargas cercanas a la flotación, ni en aquellos lugares en las que un fallo del material pueda dar a la inundación del buque.

11.11.7 El mobiliario en los pasillos y vías de evacuación deberá ser de un tipo y en una cantidad que no obstruyan el paso. Adicionalmente, en las vías de evacuación el mobiliario estará fijado de modo que se impida su movimiento con los balances y la escora del buque.

11.11.8 Los revestimientos primarios de las cubiertas en las zonas de alojamientos, espacios de servicio y puestos de control, serán de tipo que no se inflame fácilmente, o

entrañe la emisión de sustancias tóxicas o de explosión a elevadas temperaturas. Se contemplará lo prescrito en el código FTP, anexo 1, caps. 2 y 6.

11.11.9 Las barreras anticondensación y los adhesivos usados conjuntamente con aislamientos, así como el aislamiento de las tuberías y accesorios para los servicios en frío no necesitan ser no combustibles, pero se usarán lo mínimo posible y sus superficies expuestas tendrán características de débil propagación de la llama.

11.11.10 Salvo que se instale un sistema completo de detección del fuego, los compuestos utilizados en las tapicerías serán de tipo aprobado según el código FTP, anexo 1, cap. 8, o norma equivalente.

11.11.11 Salvo que se instale un sistema completamente direccionable de detección de incendios, ropa de cama y cortinas, serán de tipo aprobado según el código FTP, o norma equivalente aceptable para la Administración.

11.11.12 Las tapicerías, ropa de cama y cortinas que se requiera que cumplan con el código FTP o norma equivalente, estarán debidamente etiquetados por el fabricante indicando el estándar que alcanzan, y cualquier instrucción de lavado o limpieza que se requiera para mantener su resistencia al fuego. Este etiquetado no se quitará.

11.11.13 En espacios en donde sea posible la penetración de productos oleosos, las superficies aislantes serán impermeables a dichos productos o sus vapores. Los contornos de los aislamientos se dispondrán de modo que se evite que se sumerjan en eventuales fugas o escapes de dichos líquidos.

11.12 Medios de evacuación.

11.12.1 Las escaleras y escalas se dispondrán de modo que se proporcione un rápido acceso a los botes salvavidas y puestos de embarque de las balsas desde todos los espacios de alojamiento de tripulación e invitados, y desde los espacios de servicio en los que la tripulación está habitualmente, que no sean espacios de máquinas. En particular se cumplirá con lo siguiente:

a) Por debajo de la cubierta de mamparos, habrá dos medios de evacuación para cada compartimento estanco o grupo similar de grupos de espacios (en cualquier caso habrá al menos dos por cada zona principal), y al menos uno de ellos será independiente de una puerta estanca. Excepcionalmente se podrá prescindir de uno de ellos teniendo en cuenta la naturaleza del espacio, su emplazamiento, y el número de personas que habitualmente se alojen o trabajen en él.

b) Por encima de la cubierta de mamparos habrá dos medios de evacuación para cada zona vertical principal o grupo similar de espacios. Al menos uno de los medios de evacuación dará acceso a un escape fácilmente accesible, que ofrezca protección continua contraincendios desde su nivel de origen hasta la cubierta de embarque.

c) Dentro de cada zona vertical principal habrá por lo menos una escalera encerrada en un tronco que ofrezca protección continua contraincendios, en la medida que sea practicable, a todos los niveles hasta la cubierta de embarque, o hasta la cubierta más alta a la que sirve la escalera (de estas dos la cubierta más alta). La anchura, número y continuidad de las escaleras será adecuada para el número de personas que puedan usarlas.

d) El acceso desde los troncos de escalera hasta las áreas de embarque en los botes y balsas debe evitar zonas de alto riesgo de incendio.

e) Las escaleras que conduzcan a sólo un espacio, y a un balcón en ese espacio, no deben ser consideradas como uno de los medios de evacuación prescritos.

f) Si el puente de gobierno o la sala de radiocomunicaciones no tienen acceso directo a la cubierta de intemperie, se dispondrán dos medios de evacuación, pudiendo ser uno de ellos una ventana de suficiente tamaño.

g) Los trocos de escalera no superarán los 3,5 m de desnivel vertical sin incluir un descansillo intermedio.

h) En los casos en que el acceso directo a la cubierta de embarque en las embarcaciones de supervivencia, como se prescribe en a) y b) anteriormente no sea practicable, se aceptará una vía de evacuación fácilmente accesible, que proporcione protección continua contra el fuego desde su nivel de origen hasta una cubierta expuesta apropiada, con un posterior paso directo a la cubierta de embarco, siempre que estas vías

de evacuación, incluyendo las escaleras exteriores, tengan iluminación de emergencia y pisos con protección antirresbalones.

i) El acceso desde los troncos de escalera a las zonas de embarque en botes y balsas, será directo o a través de rutas internas, que tendrán aislamiento y protección como si fueran troncos de escalera según las tablas 1 y 2.

j) Cuando un espacio público se extienda en vertical a más de tres cubiertas y contenga materiales combustibles tales como mobiliario, y tenga acceso a otros espacios cerrados, cada nivel dentro del espacio tendrá dos medios de evacuación, uno de los cuales dará acceso, ofreciendo protección continua contra incendios, desde su nivel de origen hasta la cubierta de embarque.

11.12.2 Cada espacio de máquinas tendrá dos medios de evacuación. En particular se cumplirá lo siguiente:

a) Los dos medios de evacuación deben consistir en una de las opciones siguientes:

1. Dos juegos de escalas de acero, tan separadas entre sí como sea posible, que conduzcan a puertas situadas en la parte superior de dicho espacio, separadas de modo similar, y desde las que haya acceso a las correspondientes cubiertas de embarco. Una de estas escalas estará situada dentro de un recinto que ofrecerá una protección continua contraincendios desde la parte inferior del espacio hasta un lugar seguro fuera del mismo. El recinto será de acero o material equivalente, aislado donde sea necesario y contará con una puerta de cierre automático en el nivel más bajo. Si se proporciona acceso al recinto en niveles intermedios, cada nivel tendrá una puerta de cierre automático de acero o material equivalente, o

2. Una escala de acero que conduzca a una puerta situada en la parte superior del espacio, desde la que haya acceso a la cubierta de embarco y, además, en la parte inferior del espacio y en un lugar bastante apartado de la mencionada escala, una puerta de acero, maniobrable desde ambos lados y que ofrezca una vía segura de evacuación desde la parte inferior del espacio hacia la cubierta de embarco.

b) Puede eliminarse uno de los medios de evacuación requeridos por el apartado anterior, en los buques a vela con una cámara de máquinas de tamaño reducido, siempre que, sea por medio de una puerta o una escala de acero y pasillos, se proporcione una ruta de evacuación segura a los puestos de embarque. A la hora de estudiar si se puede permitir esta exención, se prestará atención a la naturaleza y localización del espacio, así como al número de personas que normalmente trabajan en ese espacio.

c) Se dispondrán existirán dos medios de evacuación en una cámara de control de máquinas localizada en el interior de un espacio de máquinas, uno de los cuales proporcionará una protección continua contra el fuego hasta un lugar seguro fuera del espacio de máquinas.

11.12.3 Los ascensores no se considerarán como uno de los medios de evacuación requeridos.

11.12.4 Excepcionalmente, se podrá aceptar un único medio de evacuación para espacios, que no sean alojamientos, en los que solo se acceda de forma ocasional, siempre que la ruta de evacuación no atraviese una cocina, espacio de máquinas o puerta estanca.

11.12.5 Los puestos de reunión y los de embarque en cubierta tendrán una superficie suficiente, teniendo en cuenta el número de personas esperado. Generalmente los puestos de reunión serán contiguos a los de embarque. En los de reunión la superficie será suficiente para acomodar a todas las personas asignadas a ese puesto, a razón de una superficie mínima de 0,35 m^2 por persona.

11.13 Aparatos respiratorios para evacuaciones de emergencia (AREE).–Los que se lleven a bordo cumplirán con las especificaciones del código Internacional de Sistemas de Seguridad contra Incendios (código SSCI). Habrá por lo menos uno de respeto a bordo.

11.13.1 Todos los buques llevarán al menos dos AREE en los espacios de alojamiento, y por lo menos llevará dos en cada zona vertical principal.

11.13.2 En todos los buques, en los espacios de máquinas, los AREE estarán situados y listos para su uso en posiciones fácilmente visibles, y accesibles rápida y fácilmente en caso

de incendio. Su número y disposición tendrán en cuenta la disposición de la cámara de máquinas y el número de personas que normalmente trabajen en ella. Su posición estará indicada en el plano de lucha contraincendios.

11.14 Sistemas de ventilación.

11.14.1 Los conductos de ventilación serán de material no combustible. Sin embargo los conductos cortos, en general que no excedan 2 m de longitud, y cuya sección no exceda de 0,02 m^2 no necesitan ser de material no combustible siempre que:

a) Sean de un material adecuado teniendo en cuenta el riesgo de incendio,
b) Se utilicen únicamente en el extremo final del sistema de ventilación,
c) No estén situados a menos de 600 mm, medidos a lo largo del conducto, de una abertura en una división «A» o «B», incluidos los cielos rasos continuos de clase «B».

11.14.2 Cuando los conductos de ventilación con una sección útil que exceda de 0,02 $m^{2,}$ atraviesen mamparos o cubiertas de clase «A», la abertura será revestida con un manguito de acero, salvo que los conductos sean ya de acero en las inmediaciones del paso del mamparo o cubierta. Los conductos y manguitos cumplirán lo siguiente:

a) Los manguitos tendrán un espesor mínimo de 3 mm y una longitud mínima de 900 mm. Si atraviesan un mamparo, se colocarán de modo que queden preferentemente 450 mm a cada lado del mamparo. Los conductos, o manguitos que revisten los conductos, tendrán aislamiento que garantice la misma integridad al fuego que la del mamparo o cubierta que atraviesa el conducto.
b) Los conductos con una sección transversal útil que exceda de 0,075 m^2 estarán dotados de válvulas de mariposa contraincendios, además de lo requerido en el apartado a) anterior. La válvula será de operación automática, pero podrá también cerrarse manualmente desde ambos lados del mamparo o cubierta, e incorporarán un indicador abierto/cerrado. Estas válvulas de mariposa no son exigibles cuando los conductos atraviesen los espacios totalmente encerrados en divisiones de clase «A», y no den servicio a tales espacios, siempre que los conductos tengan al menos la misma integridad al fuego que las divisiones que atraviesan.

11.14.3 Los conductos de ventilación de un espacio de máquinas de categoría A, espacios de máquinas, cocinas y espacios que contengan vehículos con combustible en sus depósitos o tanques con ese combustible, no pasarán por espacios de alojamiento, de servicio ni puestos de control, salvo que cumplan las condiciones que se especifican a continuación, de a) hasta d), o bien e) y f):

a) Estén construidos de acero con un espesor mínimo de 3 mm, o de 5 mm, para conductos de ancho o diámetro hasta 300 mm y 760 mm (o superiores) respectivamente. Para conductos de diámetros intermedios el espesor se calculará por interpolación lineal.
b) Estén soportados y reforzados adecuadamente.
c) Tengan cerca de las penetraciones válvulas contraincendios de mariposa automáticas.
d) Estén aislados con standard «A-60» desde el espacio de máquinas o cocina hasta un punto al menos 5 m más allá de cada válvula de cierre, o bien
e) Estén construidos de acero de acuerdo con los apartados a) y b) anteriores, y
f) Estén aislados con standard «A-60» en todo su recorrido a través de los espacios de alojamiento, servicio o puestos de control. Las penetraciones de divisiones de zonas principales deben también cumplir con lo que exige 11.14.8.

11.14.4 Los conductos de ventilación para los espacios de alojamiento, de servicio o puestos de control, no pasarán a través de un espacio de máquinas de categoría A, cocina, espacios con vehículos o embarcaciones con combustible en sus tanques o tanques con ese combustible, salvo que cumplan con lo que se especifica desde a) hasta c), o d) y e) a continuación:

a) Cuando pasen por un espacio de categoría A o cocina, los conductos estén construidos de acero de acuerdo con 11.14.3, a) y b),
b) Se instalen válvulas de mariposa automáticas cerca de las penetraciones, y

c) La integridad al fuego de los límites de los espacios de máquinas o cocinas se mantenga en las penetraciones, o

d) Cuando pasen por un espacio de máquinas de categoría A o cocina, los conductos sean de acero como se especifica en 11.14.3, a) y b), y

e) En un espacio de maquinaria o cocina, los conductos estén aislados «A-60», excepto que las penetraciones de divisiones de zonas principales deben también cumplir con lo que se dice 11.14.2.

11.14.5 Los conductos con sección transversal que exceda de 0,02 m^2 y atraviesen mamparos clase «B» estarán revestidos con manguitos de 900 mm de longitud, divididos preferentemente en 450 mm a cada lado del mamparo, salvo que el conducto sea de acero en esa longitud.

11.14.6 En los puestos de control situados fuera de los espacios de máquinas y en otros puestos de control normalmente atendidos se tomarán medidas para que la ventilación, visibilidad y protección ante el humo se mantengan, de modo que la maquinaria y el equipo contenidos en la estación de control se puedan seguir supervisando y continúen funcionando de modo efectivo. Se proporcionarán medios alternativos y separados de suministro de aire para minimizar la posibilidad que ambos introduzcan humo de modo simultáneo. Estos requisitos no se aplican a puestos de control situados sobre, y abiertos, a una cubierta expuesta, o bien donde los medios locales de cierre pudieran ser igualmente efectivos.

11.14.7 Los conductos de exhaustación desde una cocina se construirán con divisiones de clase «A» donde atraviesen espacios de alojamiento y/o espacios que contengan materiales combustibles. Adicionalmente a los requerimientos de 11.14.3, los conductos de exhaustación tendrán:

a) Una rejilla con filtro antigrasa desmontable para su limpieza.

b) Una válvula de mariposa contraincendios en la parte Baja del conducto.

c) Dispositivos para apagar los ventiladores de exhaustación, operados desde la cocina, y

d) Medios fijos de extinción para posibles incendios generados en el interior del mismo conducto.

11.14.8 Cuando sea necesario que un conducto de ventilación pase a través de una zona vertical principal, se instalará una válvula contraincendios a prueba de fallos de cierre automático adyacente a la división. La válvula se podrá cerrar manualmente desde cada lado de la división. La posición de operación será fácilmente accesible y marcada con color rojo reflectante. El conducto entre la división y la válvula será de acero o material equivalente y aislado para cumplir con los requisitos del Convenio SOLAS, capítulo II-2, regla 9. La válvula se fijará en al menos un lado de la división, con un indicador visible que muestre cuando está abierta la válvula.

11.14.9 Las entradas y salidas de los sistemas de ventilación se podrán cerrar por fuera del espacio ventilado.

11.14.10 La ventilación mecánica de los alojamientos, espacios de servicio, puestos de control y espacios de máquinas, deberá poder pararse desde una posición fácilmente accesible fuera del espacio ventilado. Está posición no deberá quedar fácilmente aislada en caso de fuego en los espacios ventilados. Los medios de parada de esa ventilación mecánica en un espacio de máquinas deberán estar completamente separados de los medios de parada de las ventilaciones de cualesquiera otros espacios.

11.14.11 Los espacios públicos que se extiendan en vertical tres o más cubiertas y contengan materiales combustibles tales como mobiliario, y otros espacios cerrados, estarán provistos de un sistema extractor de humos. Este sistema se activará por el sistema general de detección de humos, y además tendrá control manual. Los ventiladores serán tales que puedan renovar el volumen total del espacio en menos de 10 min.

11.14.12 Los pañoles que contengan productos inflamables tendrán medios de ventilación separados de otros sistemas. La ventilación será tal que impida la formación de vapores inflamables tanto a alto como bajo nivel en el espacio. Las entradas y salidas de los ventiladores estarán situadas de modo que no extraigan ni insuflen aire en o desde un área que pudiera causar un riesgo indebido, y estarán dotados de protección antichispas.

11.14.13 Los sistemas de ventilación de espacios de máquinas de categoría A serán independientes de los sistemas que sirvan a otros espacios.

11.14.14 Todos los espacios cerrados que contengan tanques amovibles de combustible se ventilarán independientemente de los sistemas que sirvan a otros espacios.

11.14.15 Se dispondrá ventilación para prevenir la acumulación de concentraciones peligrosas de gases inflamables que puedan emitir las baterías.

11.14.16 Se pueden instalar aberturas de ventilación en las partes inferiores de las puertas de los camarotes y de los espacios públicos en los pasillos. Su área total neta no excederá de 0,05 $m^{2.}$

11.14.17 Los conductos para la exhaustación de lavanderías tendrán con aberturas de inspección y limpieza adecuadamente situadas.

11.14.18 Todas las válvulas de mariposa contraincendios cumplirán lo prescrito en la Resolución OMI A.754 (18), tal y como se menciona en el código FTP, anexo 1, parte 3.

11.15 Sistemas fijos de detección y alarma de fuego, y sistemas de rociadores de detección y alarma de fuego.

11.15.1 Cada zona separada en todos los espacios de alojamiento y servicio, excepto los espacios que no tengan riesgo apreciable de incendios tales como espacios vacíos, espacios sanitarios, etc., estarán provistos de un sistema de detección y alarma contraincendios con rociadores automáticos de tipo aprobado que cumpla los requisitos del SOLAS, capítulo II-2, parte C, regla 7 y del código SSCI, capítulo 8, o de un estándar equivalente aceptado por la Administración. El sistema estará diseñado para permitir la operación simultánea de todos los rociadores instalados en la zona más demandante hidráulicamente. La superficie mínima de operación simultánea se debería asumir como la mayor de las limitadas por divisiones «A-0», o un área igual a la manga al cuadrado, la que sea mayor de las dos.

11.15.2 Adicionalmente, deberá instalarse un sistema fijo de detección y alarma de tipo aprobado que cumpla con los mismos estándares del apartado anterior, y el capítulo 9 del código SSCI. Incorporará detección de humos en los pasillos, troncos de escalera y rutas de evacuación dentro de los alojamientos.

11.16 Detección del fuego y alarmas.

11.16.1 Se instalarán avisadores de accionamiento manual que cumplan los requisitos del SOLAS, cap. II-2, parte C, regla 7, y el código SSCI, capítulo 9.

11.16.2 En todos los buques de 85 o más metros de eslora L, se instalará un sistema megafónico en los espacios de alojamiento y servicio, puestos de control y cubiertas expuestas, que cumpla con el SOLAS, cap. III, regla 6.5.

11.17 Medidas para el combustible.

11.17.1 Las disposiciones para el almacenamiento, distribución y uso de combustible serán tales que minimicen el riesgo de fuego o explosión.

11.17.2 En la medida de lo posible, los tanques de fuel serán estructurales.

11.17.3 Cuando los tanques, diferentes de los de doble fondo, estén necesariamente situados adyacentes o dentro de un espacio de máquinas de categoría A, por lo menos uno de sus costados verticales será contiguo a los contornos de la cámara de máquinas. Además preferentemente tendrán un límite común con los tanques de doble fondo. La superficie del tanque común con los espacios de máquinas será la mínima posible.

11.17.4 Cuando los contornos verticales de un tanque en un espacio de máquinas forme con el forro del costado del buque un ángulo agudo, se permitirá una pequeña superficie horizontal en la base del tanque, necesaria para dar cabida a ciertos aspectos prácticos constructivos.

11.17.5 Si la disposición de la maquinaria es tal que sea necesario un tanque con una gran superficie horizontal en su base, se dispondrá un cofferdam, con adecuados medios de ventilación, para proteger la base del tanque del efecto de un incendio en la sala de máquinas.

11.17.6 Los tanques de combustible situados dentro de los límites de un espacio de máquinas de categoría A, no contendrán combustible de un punto de inflamación inferior a 60 ºC.

11.17.7 Excepto para buques construidos en materiales diferentes del acero, donde los tanques deberían ser metálicos, se prohíbe el uso de tanques de combustible amovibles.

11.18 Disposiciones para el aceite lubricante y otros líquidos inflamables.–La disposición para el almacenamiento, distribución y uso del aceite utilizado en los sistemas de lubricación a presión, será tal que se minimicen los riesgos de fuego y explosión. Lo mismo se aplicará a otros líquidos inflamables utilizados bajo presión en sistemas de transmisión de potencia, control, activación, calefacción, etc.

11.19 Prohibición de transporte de hidrocarburos inflamables en los piques de proa.–No se transportará combustible, aceite ni otros hidrocarburos inflamables en los tanques del pique de proa.

11.20 Disposiciones para los combustibles gaseosos de uso doméstico.–Cuando se use combustible gaseoso para uso doméstico, las disposiciones para su almacenamiento, distribución y uso, serán tales que teniendo en cuenta los riesgos de fuego y explosión que conlleva, se preserve la seguridad del buque y de las personas a bordo. La instalación será conforme a un estándar nacional o internacional reconocido y cumplirá con lo dicho en el apartado 10.9, anterior.

11.21 Calefactores.–Si se utilizan, estarán fijados en su lugar, y construidos de modo que se reduzca el riesgo de incendio a un mínimo. El diseño y colocación de estos dispositivos será tal que la ropa, las cortinas materiales similares no puedan verse afectados ni arder a causa del calor.

CAPÍTULO 12

Dispositivos de extinción en buques de menos de 500 GT

12.1 Generalidades.

12.1.1 Los dispositivos de extinción serán de un tipo aprobado por la Administración competente en cada caso y además cumplirán los requisitos mínimos de la tabla 1 y lo expresado en 12.2.

12.1.2 Los dispositivos de extinción dispuestos en adicción a los requeridos en 12.1.1 serán de un tipo aceptable por la Administración.

12.1.3 La situación de los dispositivos de extinción estará claramente señalizada.

Tabla 1. Dispositivos de extinción. Buques de menos de 500 GT

Chorro de agua –suficiente para alcanzar cualquier parte del buque–.	1
Bomba contraincendios –independiente o movida por la máquina principal–.	1
Bomba contraincendios adicional, fuente de energía y aspiración desde el mar, independientes –en local diferente de la 2–.	1
Colector y bocas de incendio.	Capaz de suministrar agua de acuerdo con 1, con una manguera de una sola pieza
Mangueras –con lanzas de doble efecto y cierre–.	3
Extintores –portátiles (espacios de alojamiento y servicio)–.	En cada cubierta, no debe de existir ningún punto a una distancia mayor de 10 m. del extintor más próximo.
Extintores –para espacio de máquinas con motores de combustión interna– las opciones son: a) Un sistema fijo de extinción de tipo aprobado según el código SSCI b) 1. un extintor portátil para fuegos de combustible por cada 76,4 Kw., o 2. dos extintores portátiles para fuegos de combustible, junto con: 1 extintor de espuma de 45 l. ó, 1 extintor de polvo de 20 Kg. ó, 1 extintor de CO_2 de 16 l.	(7 máx.) 2 + 1
Trajes de bombero –incluyendo un aparato respiratorio de un tipo aprobado–.	2
Manta antillamas –en cocina–.	1

En relación con el apartado 8 de la tabla anterior, previa aprobación de la Dirección General de la Marina Mercante, se podrá reducir el número de aparatos respiratorios a uno si existen limitaciones notorias de la capacidad de almacenamiento.

12.2 Requisitos específicos.

12.2.1 Chorro de agua. Al menos un chorro, lanzado por una manguera de una sola pieza, alcanzará cualquier parte del buque a la que puedan acceder normalmente pasajeros o la tripulación durante la navegación, cualquier pañol y cualquier punto de cualquier espacio de carga cuando este se encuentre vacío.

12.2.2 Bombas contraincendios.

Tendrán una capacidad de:

$$2{,}5 \times [1 + 0{,}066 \times \sqrt{L \times (B + D)}]^2 \, \mathrm{m}^3/\mathrm{hora}$$

En la que:

– L es la eslora.
– B es la manga.
– D es el puntal.

Cuando se descargue agua al máximo de capacidad de la bomba por medio de dos bocas adyacentes, la bomba debe ser capaz de mantener una presión de agua de 0,2 N/mm^2 en cualquiera de las bocas. La segunda bomba, que puede ser portátil, tendrá al menos una capacidad del 80 % de lo expresado en 12.2.2, anterior, y deberá ser capaz de suministrar agua al colector principal. Deberá asimismo instalarse una toma de mar fija exterior a la cámara de máquinas. No se admitirán succiones portátiles de lanzamiento por la borda. Cada bomba contraincendios centrífuga estará dotada de una válvula de no retorno en su conexión al colector.

12.2.3 Colector y bocas contraincendios. Se dispondrá un colector, tuberías y bocas contraincendios.

El colector y tubería de servicio de conexión a las bocas, se dimensionarán para el régimen de máxima descarga de las bombas. Su construcción será tal que:

– No se dañen con el fuego.
– No se corroan fácilmente.
– Estén protegidas ante la congelación.

Cuando el colector principal sea alimentado por dos bombas, 1 en máquinas y otra fuera, se dispondrá el aislamiento del mismo dentro de la cámara de máquinas y la segunda bomba podrá alimentar el colector principal y las bocas exteriores a la cámara. La válvula o válvulas de aislamiento podrán ser accionadas manualmente desde fuera de la cámara de máquinas en una posición fácilmente accesibles en caso de incendio.

El colector no tendrá conexiones diferentes de las necesarias para la lucha contra incendios y el baldeo. Las bocas contraincendios estarán situadas de modo que la conexión de las mangueras sea fácil, protegidas de daños, y estarán distribuidas de manera que con un solo tramo de manguera se pueda llegar a cualquier parte del buque. Asimismo tendrán válvulas que permitan aislar y quitar una manguera con la bomba en funcionamiento.

12.2.4 Mangueras. No excederán los 18 metros de longitud y en general su diámetro no será inferior a 45 mm. Se mantendrán junto con sus accesorios en lugares accesibles conocidos, cercanos a las bocas de conexión. Las que tengan suministro desde una bomba, tendrán lanzas de doble efecto, chorro/aspersión, y dispositivo de cierre, de diámetros de 19, 16 o 12 mm dependiendo de de su aplicación. En los espacios de acomodación y servicio el diámetro de las boquillas no se necesita que exceda de 12 mm. En los espacios de máquinas y espacios exteriores, el diámetro de la lanza será aquel con el que se obtenga el mayor caudal posible con dos chorros suministrados por la bomba más pequeña a la presión como se especifica en 12.2.2.

Las bocas y sus conexiones en los espacios interiores tendrán sus mangueras conectadas de modo permanente. El número de mangueras y toberas será como mínimo 3.

12.2.5 Extintores portátiles para uso en espacios de alojamiento y servicio. El número, colocación, tipo de agente extintor y capacidad se seleccionarán de acuerdo con el riesgo de fuego existente, pero en cada cubierta estarán dispuestos de tal forma que no disten más de 10 m. de cualquier punto, y como mínimo 3. Serán de capacidad y tipo aprobado por la Administración. Los de CO_2 no se instalarán en espacios de alojamiento. Se colocarán exteriormente adyacentes a la entrada de los espacios en que se utilizarán, excepto aquéllos que se dispongan para un riesgo específico en un espacio normalmente ocupado por personas tal como una cocina. Estarán colocados en lugares accesibles y señalizados. Se llevarán a bordo recargas para al menos el 50% de cada tipo y capacidad de los extintores a bordo. Si un extintor no es de un tipo que pueda ser recargado a bordo en navegación, se dispondrá de otro adicional del mismo tipo.

12.2.6 Extinción de fuego en espacios de maquinaria. En los espacios de máquinas que contengan motores de combustión interna se dispondrán dispositivos de extinción al menos como se indica en el punto 7 de la tabla 1, Dispositivos de extinción.

En los espacios de máquinas que contengan una caldera, tanque de sedimentación o cualquier otro dispositivo alimentado con combustible, se dispondrá un sistema fijo de extinción que cumpla con el código SSCI. Se instalarán además extintores portátiles en número, tipo y capacidad según el posible riesgo de incendio. En cualquier caso se instalarán:

a) En cámaras de calderas: Al menos 2.
b) En espacios que contengan instalaciones de combustible: Al menos 2.
c) En espacios con llama: Al menos 1.

CAPÍTULO 13

Dispositivos de extinción en buques de 500 o más GT

Todos los buques cumplirán los requisitos del Convenio SOLAS, capítulo II-2, regla 10, y sus enmiendas, para el buque y su equipo. A los efectos de la aplicación del Convenio se considerarán los requisitos exigidos como buque de carga.

En ningún caso se aplicarán requisitos de menor rigor que los que se aplican a un buque de menos de 500 GT.

La situación de los dispositivos de extinción estará claramente señalizada.

CAPÍTULO 14

Radiocomunicaciones, equipos de ayuda a la navegación, visibilidad desde el puente y luces, marcas y señales acústicas

14.1 Radiocomunicaciones.

14.1.1 Equipos radioeléctricos obligatorios.

a) Los buques de recreo, tanto si están autorizados a llevar pasajeros como si no lo están, deberán ir provistos de los equipos que se indican en la siguiente tabla, en función de la zona por donde se encuentren autorizados a navegar.

Equipo	Zonas de navegación		
	Navegación Ilimitada	Navegación limitada	
	Todas las zonas (A1+A2+A3+A4)	Hasta 24 millas (A1)	Hasta 90 millas (A1+A2)
Estación Terrena de Buque para comunicaciones por satélite.	X	–	–
Radioteléfono de MF/HF con Llamada Selectiva Digital (DSC).	X	–	–
Radioteléfono de MF con Llamada Selectiva Digital (DSC).	–	–	X
Radioteléfono de VHF con Llamada Selectiva Digital (DSC).	X	X	X
Radiobaliza de 406 MHz.	X	X	X
Receptor NAVTEX.	X	–	X

Equipo	Zonas de navegación		
	Navegación llimitada	Navegación limitada	
	Todas las zonas (A1+A2+A3+A4)	Hasta 24 millas (A1)	Hasta 90 millas (A1+A2)
Receptor de Llamada Intensificada a Grupos (LIG).	X	–	–
Respondedor de Radar de 9 GHz o AIS SART.	2	<300GT= 1 ≥300GT= 2	<300GT= 1 ≥300GT= 2
Bidireccional Portátil de VHF.	<500GT= 2 ≥500GT= 3	<300GT= 1 ≥300GT= 2 ≥500GT= 3	<300GT= 1 ≥300GT= 2 ≥500GT= 3
Radioteléfono duplicado de VHF con Llamada Selectiva Digital (DSC).	X	–	–
Sistema de Identificación Automática (AIS).	X	X	X
Sistema de Identificación Automática a Larga Distancia (LRIT).	X		

En lo referente a la navegación limitada en la tabla anterior se tendrán en cuenta las disposiciones sobre zonas marítimas nacionales establecidas en el artículo 4 del Real Decreto 1185/2006.

En lo referente a la estación terrena de buque para comunicaciones por satélite de la tabla anterior podrá ser un terminal de satélite de Inmarsat o de otro operador que haya sido aprobado por la OMI para cumplir con el SMSSM.

En lo referente a la estación terrena de buque para comunicaciones por satélite y al radioteléfono de MF/HF con Llamada Selectiva Digital (DSC) de la tabla anterior, para la zona A3, el equipo obligatorio podrá ser, bien un equipo de MF/HF o bien un terminal de satélite aprobado para el SMSSM. Para la zona A4, se requiere la disponibilidad de ambos equipos.

En lo referente al Radioteléfono de MF con Llamada Selectiva Digital (DSC) señalado en la tabla anterior se admite un equipo de MF/HF.

El Receptor de Llamada intensificada a Grupos (LIG) señalado en la tabla anterior es obligatorio solo si el buque navega por zonas donde no esté establecido el servicio NAVTEX.

En lo referente al Sistema de Identificación Automática a Larga Distancia (LRIT) de la tabla anterior será obligatorio solo para buques iguales o mayores de 300 GT que realicen viajes internacionales y naveguen fuera de la zona marítima A1.

14.1.2 Normas de instalación y funcionamiento de los equipos.

a) Los equipos radioeléctricos y dispositivos de salvamento cuya instalación sea obligatoria, deberán cumplir con el Real Decreto 809/1999, de 14 de mayo. El equipo de VHF duplicado, así como aquellos cuya instalación sea voluntaria, podrán cumplir con el Real Decreto 1890/2000, de 10 de noviembre.

b) Los equipos bidireccionales portátiles de VHF deberán ser aptos para cumplir con el Sistema Mundial de Socorro y Seguridad Marítimos (SMSSM). No obstante, uno de los equipos exigidos para los buques de arqueo igual o superior a 500 GT podrá ser del tipo no-SOLAS, aunque deberá cumplir con las prescripciones de estanqueidad aprobadas mediante la norma europea IEC 60529 IPX7.

c) En los buques de eslora igual o superior a 85 m, uno de los equipos portátiles de VHF y uno de los respondedores de radar deberán ir estibados en el bote salvavidas.

d) La potencia de los transmisores de los equipos obligatorios de MF o MF/HF de los que deban ir provistos los buques que realicen navegaciones por la zona A2, no será inferior a 75 vatios. Los equipos de MF/HF obligatorios en zonas A3 y A4, no tendrán potencias inferiores a 100 vatios.

e) El LRIT podrá ser un equipo independiente, aprobado, o encontrarse incluido en el mismo terminal, aprobado para cumplir con la zona marítima A3.

f) Se dispondrá a bordo del manual para uso de los servicios móvil marítimo y móvil marítimo por satélite, así como de las publicaciones o folletos donde figuren los datos de las estaciones costeras y centros de salvamento españoles.

g) Se dispondrá a bordo de una fuente de energía de reserva independiente, constituida por baterías de acumuladores, capaces de alimentar durante tres horas a todo el equipamiento básico de radiocomunicaciones que el buque esté obligado a llevar, así como el GPS, la luz de emergencia, equipo AIS y LRIT, en su caso.

h) Antes de salir de puerto, todo buque deberá estar en condiciones de transmitir y recibir alertas de socorro buque-buque, buques-costera y costera-buque a través de todos los equipos que está obligado a llevar. No obstante, en caso de que un buque autorizado para zonas A3 y A4 se encontrase en un puerto donde no existan medios disponibles de reparación, el buque podrá ser autorizado a navegar sin el funcionamiento de determinados equipos, siempre y cuando se encuentre en condiciones de transmitir y recibir las alertas de socorro a través de, al menos, dos medios de radiocomunicaciones separados e independientes. La reparación de los equipos deberá llevarse a cabo en el primer puerto donde haya disponibles medios de reparación.

14.2 Equipos de ayuda a la navegación.

14.2.1 Los buques de recreo, deberán ir provistos de los equipos de ayuda a la navegación que se indican a continuación, cuya instalación será obligatoria.

a) Un radar de 9 GHz, cuyo diámetro efectivo de la pantalla será, como mínimo, de 180 mm. o AIS SART.

b) Una ecosonda.

c) Un compás magnético debidamente ajustado, o cualquier otro medio independiente del suministro de energía del buque, para determinar el rumbo.

El compás magnético o el repetidor deberá estar posicionado de tal manera que sea perfectamente legible por el timonel desde la posición de gobierno del buque. Asimismo, deberá estar provisto de una luz de alumbrado alimentada a través de un cable de doble hilo. En los buques de acero, deberá ser posible realizar la corrección del compás para coeficientes B, C y D, así como el error producido por la escora.

d) Un dispositivo medidor de la velocidad y la distancia u otro medio para indicar la velocidad y la distancia en el agua.

e) Un receptor para el sistema de navegación por satélite, el cual deberá ir conectado a los equipos de llamada selectiva digital existentes a bordo.

f) Un indicador de ángulo del timón.

g) Un girocompás o compás magnético de repuesto. Para buques menores de 300 GT, este aparato podrá ser un compás de inducción magnética (Fluxgate compás), siempre que exista una fuente de energía de emergencia en caso de fallo de la fuente de energía principal.

h) Un taxímetro, un dispositivo para leer demoras u otro medio, independiente de cualquier suministro de energía, capaz de tomar demoras o marcaciones en un arco de horizonte de 360º.

i) Un juego de cartas náuticas actualizado, que cubra la ruta que se pretende seguir. Se admitirá su sustitución por un sistema de visualización de cartas electrónico.

14.3 Visibilidad desde el puente.

14.3.1 La visibilidad desde el puente de navegación cumplirá con los requisitos establecidos en la regla 22 del Convenio SOLAS, capítulo V. Los buques de eslora total menor de 45 m cumplirán estas normas en tanto les sea práctico y razonable.

14.3.2 Las ventanas pueden estar inclinadas con respecto al plano vertical, siempre que, donde sea necesario, se tomen medidas para evitar los reflejos perjudiciales de la luz desde dentro del puente.

Las ventanas del puente no serán de cristal polarizado o teñido. Se podrán utilizar pantallas portátiles teñidas.

14.4 Luces, marcas y señales acústicas.

14.4.1 Todos los buques cumplirán los requisitos del código Internacional para prevenir los abordajes en el mar de 1972, y sus enmiendas.

14.4.2 Todas las luces de navegación podrán ser alimentadas desde la fuente de energía principal y desde la de emergencia.

14.4.3 El requisito de duplicidad de aquellas luces a exhibir en navegación se podrá satisfacer disponiendo de lámparas de respeto que se puedan cambiar en un tiempo máximo de tres minutos.

14.4.4 En los buques de recreo en los que el cumplimiento alguno de estos requisitos se demuestre inviable, la Dirección General de la Marina Mercante podrá aprobar disposiciones alternativas.

CAPÍTULO 15

Medios de fondeo, amarre y remolque

15.1 Equipo.

15.1.1 Se considerará que un buque de recreo tiene el equipo de fondeo, amarre y remolque adecuado cuando el equipo y su instalación cumpla con las normas correspondientes establecidas por una organización reconocida.

15.1.2 Los buques que no estén equipados de acuerdo con lo establecido en el punto anterior, podrán presentar una solicitud alternativa para su aprobación por la Dirección General de la Marina Mercante.

15.1.3 Todos los buques llevarán al menos dos anclas a bordo, una de las cuales estará en disposición de ser lanzada en cualquier momento. Todo sistema mecánico de leva del ancla estará conectado también al generador de emergencia, si lo hubiera, o podrá ser accionado manualmente.

15.2 Buques a vela.–En el dimensionamiento de las anclas, cadenas y cables de los buques a vela se tendrá en cuenta el efecto adicional del viento debido a los mástiles y la jarcia.

CAPÍTULO 16

Alojamientos y protección de las personas

16.1 General.

16.1.1 El buque contará con un estándar de habitabilidad adecuado que asegure el confort, salud, seguridad y posibilidades de recreo para todas las personas a bordo.

16.1.2 Asimismo se contará con un estándar apropiado para los medios de acceso y salidas de emergencia, iluminación, calefacción, almacenamiento y preparación de alimentos, comedor, seguridad de movimiento por el buque, ventilación y servicios de agua.

16.1.3 De modo general, el estándar de la acomodación de la tripulación será como mínimo equivalentes a los establecidos por la Organización Internacional del Trabajo para los tripulantes de los buques mercantes. Las provisiones del Convenio ILO se aplicarán en los buques de más de 500 GT. En buques más pequeños, especialmente los buques a vela, estas provisiones se aplicarán en lo posible, pero en todo caso cada tripulante dispondrá de su propia cama o litera. No se permiten los dormitorios en donde el revestimiento de la cubierta esté por debajo del nivel de la línea de agua más alta.

16.1.4 La acomodación de la tripulación no se ubicará en lugares inseguros.

16.2 Vías de acceso y salidas de emergencia.–Ver 10.7 y 11.12.

Todas las vías de acceso y salidas de emergencia estarán dotadas de medios de iluminación de emergencia. Podrán ser alimentados al menos durante media hora por la fuente de energía de emergencia o por otros medios que sean considerados satisfactorios.

16.3 Iluminación.–Se instalará un sistema eléctrico de iluminación capaz de suministrar iluminación adecuada en todos los espacios cerrados de alojamiento y trabajo. El sistema se diseñará e instalará de acuerdo con lo prescrito en la sección 4.

16.4 Calefacción.–Si se considera apropiado, se proveerá una adecuada instalación de calefacción.

16.5 Almacenamiento y preparación de alimentos.

16.5.1 El piso de la cocina tendrá una superficie antideslizante y proporcionará un buen apoyo para el pie.

16.5.2 Los muebles y aparatos de cocina serán de materiales resistentes a la suciedad y la humedad y sus partes metálicas resistentes a la oxidación.

16.5.3 La ventilación de la cocina estará instalada de modo que se asegure un flujo adecuado de aire fresco y una descarga eficaz de los humos al exterior.

16.5.4 Si las placas de la cocina están montadas sobre un cardán, se protegerán con una barra fija fuera de la placa para evitar accidentes personales. Existirá un medio de fijación del mecanismo cardán.

16.5.5 Habrá medios para que el cocinero se pueda hacer firme, con ambas manos libres para trabajar, en caso de que los movimientos del buque amenacen el trabajo seguro.

16.5.6 Se proveerá un almacenamiento seguro e higiénico para los alimentos y la basura.

16.5.7 Se proveerá(n) zona(s) de comedor y entretenimiento de superficie suficiente para acomodar al número de personas que habitualmente puedan usarla.

16.6 Pasamanos y asideros.–Habrá suficientes pasamanos y asideros en la acomodación del buque para permitir el desplazamiento seguro en todo momento y situación. Se prestará especial atención a las escaleras.

16.7 Ventilación.

16.7.1 Existirá una ventilación efectiva en todos los espacios cerrados a los que accede el personal.

16.7.2 En todos los espacios de alojamiento de los buques que hagan viajes internacionales largos u operen en aguas tropicales habrá ventilación mecánica. Como mínimo proporcionará 6 cambios por hora cuando todos los accesos y otras aberturas (distintas de las entradas de ventilación) de los espacios están cerrados.

16.7.3 Los sistemas de aire acondicionado proporcionarán un mínimo de 25 m^3 de aire a la hora por persona que se encuentre en el espacio en condiciones normales de operación. Las cocinas cerradas serán objeto de especial consideración y, si no disponen de aire acondicionado, como mínimo tendrán un suministro de aire limpio de 20 renovaciones a la hora y una exhaustación mecánica de 30 renovaciones.

16.8 Servicios de agua.

16.8.1 Se proveerá suministro adecuado de agua potable en los lugares convenientes de los espacios de acomodación. Todos los elementos del servicio (tanques, tuberías, etc.) deberán ser de materiales que permitan que el agua sea de consumo humano.

16.8.2 Adicionalmente, se llevará a bordo una reserva de agua potable suficiente para suministrar al menos 2 litros por persona.

16.8.3 La instalación de una planta potabilizadora a bordo será de tipo aprobado.

16.9 Dormitorios.–Cada persona a bordo tendrá a su disposición una litera o cama, de acuerdo con las indicaciones de la Organización Internacional del Trabajo. Cuando se considere adecuado, se proveerán medios con los que prevenir una caída.

No habrá acceso directo a los dormitorios desde los espacios de máquinas, cocinas, pañoles de pinturas u otros pañoles, secaderos de ropa, lugares comunes de lavado o WC. En los espacios de la tripulación, en la medida de lo posible, el máximo número de personas por dormitorio será de dos, con acceso expedito al menos a uno de los costados de la cama. Cualquier aumento sobre este máximo permitido será de conformidad con la Administración.

16.10 Aseos.–Se instalarán servicios sanitarios adecuados a bordo, al menos, a razón de una ducha por cada 8 personas o fracción y un lavabo y un inodoro por cada 6 personas o fracción.

Se tomarán precauciones para que en el sistema sanitario, incluyendo el tanque séptico, no exista posibilidad de que gases procedentes del tanque puedan regresar a los servicios, aun en el caso de que falle el sifón.

16.11 Facilidades de estiba para los efectos personales.–Se proveerán para cada persona a bordo medios adecuados para guardar las ropas y sus efectos personales.

16.12 Fijación del equipo pesado.–Todos los elementos pesados, tales como lastre, baterías, cocina, etc., estarán fijados con seguridad en su lugar. Todos los cajones de almacenamiento que contengan artículos pesados tendrán tapas o puertas que se puedan mantener cerradas de modo seguro.

16.13 Protección de las personas.

16.13.1 Superestructuras y casetas. La resistencia estructural de cualquiera de ellas cumplirá los requisitos de una organización reconocida a estos efectos, en función de cada buque y su zona de operación.

16.13.2 Amuradas y pasamanos.

16.13.2.1 Las amuradas y/o barandillas de todas las cubiertas serán como mínimo de 1 metro de altura. Ninguna abertura en las barandillas de defensa excederá en altura de 380 mm. Donde no exista amurada, o la altura de esta sea inferior a 230 mm, la abertura inferior no excederá los 230 mm. Estarán soportados por refuerzos o candeleros a intervalos no mayores de 2,2 metros. Los raíles o cables horizontales se espaciarán con intervalos iguales.

16.13.2.2 Existirán medios satisfactorios tales como pasamanos, andariveles, pasarelas o pasos inferiores, para la protección de la tripulación en su paso a y desde los alojamientos, espacios de máquinas o cualquier otro lugar de trabajo en el buque.

16.13.2.3 Cuando la operación del buque fuera impedida por la provisión de amuradas o barandillas de acuerdo a la indicado en 16.13.2.1, será sometida a consideración de la Administración la alternativa propuesta de modo que sea satisfecha una protección equivalente para las personas en cubierta.

16.13.3 Trabajo seguro en altura, por la borda y el botalón de los buques a vela.

16.13.3.1 Cuando sea necesario el acceso al aparejo, botalón o fuera de las bordas se proporcionarán medios a la tripulación para trabajar con seguridad, de acuerdo con la normativa de seguridad en el trabajo.

16.13.3.2 Los medios previstos estarán basados en prácticas seguras en cada tipo de buque. Incluirán sin estar limitados a:

a) Redes de seguridad bajo el botalón.

b) Asideros o estays (de metal o cables) fijados a lo largo del botalón así como medios para agarrarse o conectar los arneses.

c) Uso obligatorio de arneses de seguridad para trabajar en los mástiles, fuera de las bordas o en el botalón.

d) Un número suficiente de estribos o cabos aparejados de modo permanente para permitir a los marineros estar de pie mientras trabajan en las vergas de las gavias o el botalón.

e) Asideros de metal o cable fijados a lo largo de la parte superior, para sujetarse con las manos o enganchar los arneses.

f) Medios seguros para trepar a los mástiles, tales como estribos o escalones fijados al mástil o los tradicionales flechastes.

16.13.4 Indumentaria personal. Será responsabilidad del armador o del patrón que se cumpla lo siguiente:

a) Cada persona a bordo dispondrá de indumentaria de protección apropiada para las temperaturas del aire y del agua de mar.

b) Cada persona a bordo dispondrá de calzado antideslizante mientras se encuentre a bordo.

16.13.5 Ruido.

16.13.5.1 Se tendrán en cuenta las recomendaciones del código sobre niveles de ruido a bordo de los buques, Resolución A.468 (XII), publicado en 1982.

16.13.5.2 Para la navegación segura es importante que las señales sonoras y las comunicaciones en VHF se oigan bien en el puente de navegación en condiciones normales de navegación.

16.13.5.3 Los límites del ruido recomendados en los espacios de máquinas con atención permanente o durante periodos prolongados son de 90 dB(A) en máquinas y de 85 dB(A) en talleres y pañoles. En espacios de máquinas sin atención permanente el límite recomendado es de 110 dB(A). Estos límites se establecen en base el uso de protectores del oído.

16.13.5.4 Se indicará con los letreros apropiados la necesidad de usar protectores de oídos en las entradas de los espacios cuyo nivel de ruido exceda de 85 dB(A).

CAPÍTULO 17

Transferencia de personas a bordo

17.1 Embarcaciones («Dinghies»).

17.1.1 Si un buque lleva a bordo una embarcación (rígida, semirrígida o inflable) para la transferencia de personas a tierra o a bordo, ésta deberá ser adecuada para dicho uso, el armador o propietario efectuará reconocimientos de manera regular y se mantendrá de un modo adecuado.

17.1.2 El equipo de seguridad a bordo de la misma será el adecuado para su uso y zona de operación.

17.1.3 Cada embarcación estará marcada con el máximo número de personas que pueda transportar de modo seguro, considerando un peso medio de 75 kg/persona, y el nombre del buque al que da servicio.

17.1.4 Si el combustible del motor de la embarcación es gasolina, se tendrán en cuenta las precauciones necesarias para este combustible. Véase la sección correspondiente del presente anexo.

17.2 Helicópteros.

17.2.1 En aquellos buques en que estén previstas operaciones helicóptero-buque, la zona de aterrizaje estará situada en una zona adecuada sobre la cubierta de intemperie o de superestructura, o en una plataforma permanentemente unida a la estructura del buque construida para tal fin, y se cumplirá lo siguiente:

a) Estará proyectada y construida de acuerdo con las reglas de una organización reconocida relativas a resistencia estructural de zonas de aterrizaje de helicópteros en buques. Dicha organización reconocida emitirá un certificado de cumplimiento.

b) Para cualquier otro aspecto, entre otros el tamaño, medios de acceso, zonas despejadas de obstáculos, iluminación, marcas y balizamiento; se tendrán en cuenta las disposiciones de la Organización de Aviación Civil Internacional (OACI); en particular, el volumen 2 (Helipuertos) del anexo 14 de la Convención de Aviación Civil Internacional, y cualquier otra norma nacional o internacional aplicable.

c) Se cumplirán todos los requisitos del capítulo II-2 de SOLAS relativos a instalaciones de helicópteros.

d) Las operaciones helicóptero-buque estarán restringidas a los límites aceptables, tanto de climatología como de movimientos del buque, establecidos por las Autoridades competentes.

e) La zona de aterrizaje se proyectará para el helicóptero de mayor tamaño que se pretenda usar.

f) Los procedimientos operacionales del buque reflejarán lo anterior en su totalidad.

17.2.2 Si el buque dispone a bordo de hangar e instalaciones de combustible para el helicóptero, será necesaria la aprobación expresa de la Dirección General de la Marina Mercante. Dichas instalaciones cumplirán todos los requisitos del capítulo II-2 de SOLAS y cualquier otra norma nacional o internacional aplicable.

17.2.3 Se podrá autorizar que, mientras no esté en uso, pueda plegarse la parte de la zona de aterrizaje del helicóptero que exceda las dimensiones del casco del buque.

17.2.4 Salvo acuerdo en contrario entre la Dirección General de la Marina Mercante y la organización reconocida, se tomará un valor mínimo de carga dinámica sobre la zona de aterrizaje de 2,5 veces el peso máximo en despegue del helicóptero más pesado que se prevea aterrice en la misma.

17.2.5 El personal de la tripulación que tenga tareas asignadas dentro del equipo de operaciones de la zona de aterrizaje del helicóptero, así como el oficial a cargo de dicho equipo, estará en posesión de la correspondiente titulación.

17.2.6 La tripulación a bordo estará familiarizada y entrenada en todo lo relativo a operaciones de helicóptero en buques, estando en posesión de la correspondiente titulación.

17.2.7 Los procedimientos de comunicación buque-base y buque-helicóptero, los procedimientos de operación del buque y la guía para emergencias relativas a helicópteros, contenidos en la guía de procedimientos para operaciones Helicóptero/Buque establecida

por la Cámara Internacional de Transporte Marítimo (ICS), serán utilizados como parte de los procedimientos operacionales del buque.

17.3 Prácticos.–En caso de que el acceso a bordo del práctico sea obligatorio, se dispondrán los medios necesarios de acuerdo con lo prescrito en SOLAS, cap. V, regla 23, y la Resolución OMI A.889 (21) «Medios de transferencia del práctico», o cualquier otra norma nacional o internacional aplicable.

17.4 Planchas y escalas.

17.4.1 En todo momento en que se esté atracado en puerto, se dispondrá de un medio seguro de acceso a bordo, ya sea desplegado o listo para desplegarse. Si no está desplegado, se dispondrá de un medio de comunicación entre las personas de a bordo y las del muelle.

17.4.2 Las planchas, pasarelas y escalas estarán fabricadas, con carácter general, según un estándar nacional o internacional reconocido. En caso contrario, el fabricante certificará la correspondiente prueba de carga. Alternativamente, la Administración efectuará todas las pruebas que se consideren necesarias. Se deberán seguir todos los procedimientos e instrucciones del fabricante.

17.4.3 En todos los casos, las planchas, pasarelas y escalas estarán claramente marcadas con el nombre del fabricante, número del modelo, máximo ángulo en uso y carga máxima admisible (en número de personas y en peso máximo). Dispondrán asimismo de pasamanos o protecciones laterales.

17.4.4 Las zonas a bordo de los accesos a las planchas y escalas estarán suficientemente iluminadas.

17.4.5 En aquellos buques de eslora igual o superior a 120 m se dispondrá de escala real, y ésta estará sujeta a lo exigido en la regla 3-9 del capítulo II-1 de SOLAS.

CAPÍTULO 18

Botiquín

Se estará a lo dispuesto en el Real Decreto 258/1999, de 12 de febrero, por el que se establecen las condiciones mínimas sobre protección de la salud y la asistencia médica de los trabajadores del mar y sus modificaciones posteriores, según su navegación.

CAPÍTULO 19

Prevención de la contaminación

En este capítulo se recogen los requisitos que deben cumplir los buques de recreo. Estos no serán contrarios a otra legislación que le sea aplicable al buque.

19.1 Generalidades.

19.1.1 Los buques de recreo cumplirán el Convenio Internacional para prevenir la contaminación por los buques, MARPOL 73/78, cuando le sea de aplicación.

19.1.2 Los motores propulsores a los que no les sea de aplicación la regla 13 del anexo VI de MARPOL deberán cumplir con lo indicado en el Real Decreto 2127/2004, de 29 de octubre, por el que se regulan los requisitos de seguridad de las embarcaciones de recreo, de las motos náuticas, de sus componentes y de las emisiones de escape y sonoras de sus motores, en aplicación de la Directiva 94/25/CE enmendada por la 2003/44/CE, en lo referente a emisiones de escape.

19.2 Buques de recreo de menos de 400 GT.

19.2.1 Los buques de recreo de menos de 400 GT dispondrán al menos de un tanque de almacenamiento con capacidad suficiente para contener los residuos de hidrocarburos (fangos) y mezclas de aguas oleosas que se generen durante la travesía más larga.

19.2.2 Las tuberías que empiecen y acaben en el tanque descrito en el párrafo anterior no tendrán conexión directa al mar, salvo la conexión universal a tierra a que hace referencia la regla 13 del anexo I de MARPOL.

19.2.3 Asimismo el tanque de almacenamiento deberá estar proyectado y construido de manera que se facilite su limpieza y descarga de los residuos en las instalaciones de recepción.

19.2.4 Aquellos buques que queden fuera del ámbito de aplicación del anexo IV del Convenio MARPOL, y en lo referente a la prevención de la contaminación por las aguas sucias de los buques de recreo, deberán cumplir las prescripciones de la Orden FOM/1144/2003, de 28 de abril, en su capítulo V, y sus modificaciones posteriores y la consideración de que la existencia de una instalación y tanques conformes a las correspondientes normas UNE-EN ISO permiten cumplir con la Orden ministerial FOM/1144/2003, al margen de las capacidades mínimas que esta define.

19.2.5 Los buques existentes que no cumplan con lo dispuesto en 19.2.4 les será de aplicación el párrafo anterior un año después de la entrada en vigor del real decreto por el que se aprueba este anexo.

§ 91

Real Decreto 1616/2011, de 14 de noviembre, por el que se regula el seguro de los propietarios de los buques civiles para reclamaciones de derecho marítimo

Ministerio de Fomento
«BOE» núm. 275, de 15 de noviembre de 2011
Última modificación: sin modificaciones
Referencia: BOE-A-2011-17837

El artículo 254 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, establece que las empresas navieras españolas estarán obligadas a tener asegurada la responsabilidad civil en la que puedan incurrir en el curso de las explotaciones de sus buques mercantes, en los términos que reglamentariamente se determinen por el Gobierno, de acuerdo con las coberturas usuales de este ramo en el mercado internacional.

De acuerdo con el párrafo tercero de dicho artículo, la regulación a que se ha hecho referencia podrá exigir que los buques mercantes extranjeros que naveguen por la zona económica exclusiva, la zona contigua, el mar territorial o aguas interiores marítimas españolas, tengan asegurada la responsabilidad que pueda derivarse de su navegación y el alcance de dicha cobertura.

La Directiva 2009/20/CE, del Parlamento Europeo y del Consejo, de 23 de abril de 2009, relativa al seguro de los propietarios de los buques para las reclamaciones de derecho marítimo, establece la obligatoriedad a los Estados Miembros de la Unión Europea para exigir a los propietarios de los buques mercantes que enarbolen su pabellón, que tengan contratado un seguro que cubra a dichos buques, así como que exijan dicho seguro a los propietarios de buques mercantes que enarbolen pabellón distinto del suyo propio, cuando entren en un puerto bajo jurisdicción de los Estados miembros.

Si bien buena parte de la flota mercante española está cubierta por seguros de responsabilidad para hacer frente a las reclamaciones de derecho marítimo, lo cierto es que resulta necesario proceder a la promulgación de una norma adecuada que regule esta materia, en transposición y aplicación de la directiva citada.

De otra parte, la citada directiva es también de aplicación a todos los buques civiles de arqueo bruto igual o superior a 300 toneladas, lo que obliga a que todos los buques pesqueros y de recreo de la flota civil española con un arqueo igual o superior al mencionado, deban contar con la cobertura de un seguro.

En cumplimiento del mandato objeto de la Directiva 2009/20/CE del Parlamento Europeo y del Consejo, del 23 de abril de 2009, anteriormente citado, y de acuerdo con lo dispuesto en el artículo 254 del texto refundido de la Ley de Puertos del Estado y de la Marina Mercante, se ha procedido a la elaboración de este real decreto, una vez consideradas las alegaciones formuladas por los entes sociales más representativos del sector marítimo y el

informe de la Dirección General de Seguros y Fondos de Pensiones del Ministerio de Economía y Hacienda.

En su virtud, a propuesta del Ministro de Fomento, de acuerdo con el Consejo de Estado y previa deliberación del Consejo de Ministros, en su reunión del día 11 de noviembre de 2011,

DISPONGO:

Artículo 1. *Objeto.*

Este real decreto tiene por objeto establecer y regular la cobertura de la responsabilidad de que deben disponer los propietarios de los buques civiles para cubrir las reclamaciones de derecho marítimo.

Artículo 2. *Ámbito de aplicación.*

1. Lo dispuesto en este real decreto es de aplicación a los propietarios de los buques civiles, con un arqueo igual o superior a 300 toneladas de registro bruto, que enarbolen pabellón español.

2. Así mismo, lo dispuesto en este real decreto será aplicable a los propietarios de buques civiles extranjeros de arqueo igual o superior a 300 toneladas de registro bruto, cuando sus buques entren en un puerto español o cuando, de conformidad con el derecho internacional, se encuentren navegando en el mar territorial del Estado español.

Artículo 3. *Excepciones.*

Lo dispuesto en este real decreto no será de aplicación a los buques de guerra nacionales o extranjeros, a las unidades navales auxiliares o a otros buques que, siendo propiedad de un Estado o estando a su servicio, presten únicamente servicios públicos que no tengan carácter comercial.

Artículo 4. *Definiciones.*

A efectos de lo dispuesto en este real decreto se entenderá por:

a) Propietario del buque: el propietario inscrito de un buque civil de navegación marítima o cualquier otra persona, como el fletador a casco desnudo, que sea responsable de la explotación del buque.

b) Seguro: un seguro de indemnización, con o sin franquicia, del tipo que facilitan actualmente los miembros del Grupo internacional de clubes de protección e indemnización (P & I) u otras formas efectivas de seguro, incluido el autoseguro demostrado y de garantía financiera, que ofrezcan condiciones similares de cobertura.

c) Convenio de 1996: el texto consolidado del Convenio de 1976 sobre limitación de la responsabilidad nacida de reclamaciones de derecho marítimo, adoptado por la Organización Marítima Internacional (OMI), en su versión modificada por el Protocolo de 1996 o por otras modificaciones consolidadas que se produzcan en el futuro.

Artículo 5. *Cobertura contra reclamaciones de derecho marítimo.*

1. Los propietarios de buques civiles que enarbolen pabellón español, de un arqueo bruto igual o superior a 300 toneladas, deberán suscribir un seguro u otra garantía financiera que cubra a dichos buques frente a cualquier reclamación en materia de derecho marítimo.

Dicho seguro o garantía financiera será asimismo exigible a los propietarios de los buques civiles de arqueo bruto igual o superior a 300 toneladas que enarbolen pabellón de la Unión Europea o de terceros países cuando, de conformidad con el derecho internacional, accedan a un puerto español o desde el momento en que se encuentren navegando por el mar territorial español.

2. Los seguros o demás garantías financieras reguladas por este real decreto cubrirán las reclamaciones de derecho marítimo sujetas a limitación, en los términos establecidos por el Convenio de 1996.

El importe del seguro o garantía financiera será para cada buque civil y por cada incidente igual al importe máximo que determine la limitación de la responsabilidad tal y como se establece en el convenio anteriormente citado.

Artículo 6. *Certificados de cobertura.*

1. La existencia del seguro o de las garantías financieras que regula este real decreto deberá demostrarse mediante la exhibición de los originales o copia autentificada de los certificados de cobertura de los mismos suscritos con algunas de las entidades a las que se refiere el artículo 7 de este real decreto y expedidos por las mismas, que deberán llevarse a bordo de los buques.

2. Los certificados de cobertura deberán incluir como mínimo los siguientes datos:

a) Nombre del buque, número OMI del mismo cuando se trate de buques mercantes y puerto de matrícula.

b) Nombre y lugar del establecimiento principal del propietario del buque.

c) Tipo y duración del seguro o de la garantía financiera suscrita.

d) Nombre y lugar del establecimiento principal del proveedor del seguro o de la garantía financiera y del establecimiento en el que se hayan suscrito.

3. Los certificados deberán estar redactados en lengua castellana, inglesa o francesa y en el caso en que se hubiera utilizado otra lengua el certificado o su copia deberán ir acompañados de una traducción auténtica a una de las tres lenguas citadas.

Artículo 7. *Entidades suscriptoras.*

A efectos de lo previsto en el artículo anterior de este real decreto, los seguros y garantías financieras podrán suscribirse con:

a) Entidades aseguradoras que hayan obtenido autorización del Ministerio de Economía y Hacienda para operar en el ramo 12 «responsabilidad civil en vehículos marítimos, lacustres y fluviales», de los previstos en el apartado a), clasificación de los riesgos por ramos del artículo 6.1 del texto refundido de la Ley de Ordenación y Supervisión de los Seguros Privados, aprobada por el Real Decreto Legislativo 6/2004, de 29 de octubre, o que, estando domiciliadas en un país perteneciente al Espacio Económico Europeo, ejerzan su actividad en España en régimen de derecho de establecimiento o de libre prestación de servicios.

b) Entidades domiciliadas en un país perteneciente al Espacio Económico Europeo distinto a España, autorizadas para operar en el ramo de responsabilidad en vehículos marítimos, lacustres y fluviales.

c) Sucursales establecidas en el Espacio Económico Europeo de entidades aseguradoras domiciliadas en terceros países no miembros de dicho Espacio Económico, autorizadas para operar en el ramo de responsabilidad civil en vehículos marítimos, lacustres y fluviales.

d) Clubes de protección e indemnización integrados en el Grupo Internacional de Clubes de Protección e Indemnización.

Artículo 8. *Control e inspecciones.*

Las capitanías marítimas exigirán a los capitanes y patrones de los buques civiles nacionales, de países miembros de la Unión Europea y de otros países, sujetos a las inspecciones del Estado Rector del Puerto, la exhibición de los certificados a que se refiere el artículo anterior cuando entren en puerto español, mediante la presentación de los certificados o copia auténtica de los mismos.

Artículo 9. *Sanciones.*

La no exhibición de los certificados o la ausencia de los seguros y garantías financieras regulados por este real decreto se sancionará como infracción grave de las previstas por el artículo 307. 2. k) y 307. 3. c), 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, en su caso.

Artículo 10. *Medidas complementarias.*

En el caso de que algún Estado miembro de la Unión Europea hubiese dictado orden de expulsión contra buques que no llevasen a bordo el certificado acreditativo de la cobertura y hubiesen notificado dicha resolución a la Administración marítima española, el Director General de la Marina Mercante, mediante resolución motivada, denegará la entrada de dicho buque en los puertos españoles.

La denegación de entrada se mantendrá hasta que el propietario del buque presente ante la autoridad marítima dichos certificados.

Disposición adicional única. *Regímenes no afectados por este real decreto.*

Lo dispuesto en este real decreto lo es sin perjuicio de la plena aplicación y no condiciona los regímenes jurídicos establecidos por la normativa que se cita, en el supuesto de que se hallen en vigor para España:

a) Convenio Internacional sobre responsabilidad civil por daños causados por contaminación de las aguas del mar por hidrocarburos, de 1992.

b) Convenio Internacional sobre responsabilidad e indemnización de daños en relación con el transporte marítimo de sustancias nocivas y potencialmente peligrosas de 1996 (Convenio SNP).

c) Convenio Internacional sobre responsabilidad civil nacida de daños debidos a contaminación por hidrocarburos para combustible de los buques, de 2001 (Convenio Bunkers 2001).

d) Convenio Internacional de Nairobi sobre la remoción de restos de naufragios de 2007.

e) Reglamento (CE) n.º 392/2009 del Parlamento Europeo y del Consejo, de 23 de abril de 2009, sobre responsabilidad de transportistas de pasajeros por mar en caso de accidente.

Disposición derogatoria única. *Derogación normativa.*

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

Disposición final primera. *Habilitación normativa.*

Se faculta al Ministro de Fomento para dictar las disposiciones precisas en desarrollo de este real decreto y en especial para:

a) Regular el procedimiento de expulsión de los buques civiles que no lleven a bordo el certificado de cobertura del seguro o garantía financiera equivalente.

b) Establecer, de acuerdo con el Derecho Internacional, siempre que la densidad del tráfico marítimo, la seguridad marítima y la prevención de la contaminación lo aconsejaran, un sistema de control sobre buques civiles de cualquier nacionalidad que naveguen por el mar territorial español, mediante la obligación de que los capitanes y patrones de dichos buques pongan en conocimiento de la capitanía marítima más cercana a las zonas de acceso, que se encuentran en posesión de los seguros y garantías exigidos por este real decreto, a través de las torres de control de la Sociedad Estatal de Salvamento Marítimo.

Disposición final segunda. *Facultades de ejecución.*

Se faculta al Director General de la Marina Mercante para la ejecución de cuantos actos sean precisos a efectos de cumplimentar lo dispuesto en este real decreto.

Disposición final tercera. *Incorporación de derecho de la Unión Europea.*

Este real decreto incorpora al ordenamiento jurídico español lo dispuesto por la Directiva 2009/20/CE, del Parlamento Europeo y del Consejo, de 23 de abril de 2009, relativa al seguro de los propietarios de los buques para las reclamaciones del derecho marítimo.

Disposición final cuarta. *Título competencial.*

Este real decreto se dicta al amparo de lo dispuesto en el artículo 149.1.20.ª de la Constitución española, por el que se reconoce al Estado Español las competencias exclusivas en materia de marina mercante.

Disposición final quinta. *Entrada en vigor.*

Este real decreto entrará en vigor el 31 de diciembre de 2011.

§ 92

Real Decreto 784/2021, de 7 de septiembre, por el que se aprueba el Reglamento de buques y embarcaciones históricos y sus reproducciones singulares

Ministerio de Transportes, Movilidad y Agenda Urbana
«BOE» núm. 236, de 2 de octubre de 2021
Última modificación: sin modificaciones
Referencia: BOE-A-2021-16031

I

La disposición adicional octava de la Ley 14/2014, de 24 de julio, de Navegación Marítima, habilitó al Gobierno para llevar a cabo un desarrollo reglamentario dirigido a prever un registro especial para los buques históricos, así como un régimen simplificado de certificación e inspección. Este es el propósito del presente real decreto, que se aprueba con esa finalidad de proporcionar el necesario apoyo y protección de esos buques históricos que, como señalaba la exposición de motivos de la Ley de Navegación Marítima, son «parte del patrimonio cultural de España».

Con la aprobación de esta norma, España se incorpora al grupo de países de nuestro entorno que prevén un trato específico a sus buques y embarcaciones tradicionales e históricos. Con ello se pone fin al vacío que hasta ahora existía en nuestro ordenamiento jurídico en relación con estas embarcaciones y buques y sus reproducciones.

La nueva regulación se inspira en los convenios internacionales sobre la protección del patrimonio histórico, artístico y cultural. Entre ellos destaca la Convención para la salvaguardia del patrimonio cultural inmaterial de 2003, aprobada por la Organización de las Naciones Unidas para la Educación, la Ciencia y la Cultura (UNESCO). Con carácter no normativo, debe subrayarse el valor de la Recomendación 1486/2000 del Parlamento Europeo sobre el Patrimonio marítimo y fluvial.

De especial interés resulta la llamada «Barcelona Charter» (Carta Europea para la Conservación y Restauración de los Barcos Tradicionales que navegan, 2002), que se reconoce como una guía europea para la conservación y restauración de los buques históricos que todavía navegan y que se elaboró bajo la dirección técnica de la asociación European Maritime Heritage (EMH).

A las anteriores referencias, se han de añadir el Libro Verde «Hacia una futura política marítima de la Unión», el Manifiesto en favor del patrimonio marítimo flotante del estado español o la Declaración de Gijón en el marco del Día marítimo europeo de 20 de mayo de 2010.

España firmó en el año 2005 el Memorando de entendimiento sobre el reconocimiento mutuo de certificados para la operación segura de barcos tradicionales en aguas europeas y de certificados de competencia para tripulaciones en barcos tradicionales, conocido como Wilhemshaven Mou (Memorandum of Understanding for traditional ships). Se trata de un acuerdo firmado por las Administraciones Marítimas de Dinamarca, Estonia, Finlandia,

Alemania, Países Bajos, Noruega, España, Suecia y Reino Unido, que supuso por primera vez la adopción de unas condiciones mínimas de seguridad marítima para los buques y embarcaciones tradicionales e históricos y su reconocimiento público.

En este contexto se explica la necesidad de contar con una regulación de ámbito nacional específica que ponga fin a las disfunciones que se venían constatando para la conservación y recuperación de buques históricos. También es propósito de esta norma apoyar la preservación de técnicas o métodos artesanos tradicionales de construcción de embarcaciones que podrían encontrarse en vías de desaparición debido a su complejidad. Y, en último término, se pretende reconocer y apoyar la labor que particulares y asociaciones llevan a cabo para preservar esta tradición náutica, en un país con una vocación e historia marítimas tan importante como España.

II

El nuevo reglamento precisa las circunstancias que determinan la calificación de un buque, embarcación o de su reproducción singular, como histórico. Estas circunstancias pasan por la inclusión en el Inventario General de Bienes Muebles del Patrimonio Histórico Español o su declaración de interés cultural. A ellos se han de sumar otros buques o embarcaciones cuyo valor reside en diversos factores, como son el tipo de construcción, su tecnología o la técnica artesanal empleada. También se tiene en cuenta su relación con actividades marítimas significativas de España, que hubieran pertenecido a alguna autoridad relevante o intervención en algún acontecimiento de transcendencia histórica. La antigüedad del buque o embarcación también se toma en consideración y es un elemento esencial de las definiciones de yates o barcos clásicos, barcos de época y los barcos tradicionales singulares, que se incluyen en este reglamento.

Se incluye dentro del ámbito de la norma las reproducciones singulares de buques y embarcaciones históricos, a las que se define con el propósito de delimitar aquellas que merecen este régimen de certificación e inspección. Para las réplicas se trata de combinar la exigencia de rigor histórico en las mismas, con la construcción con técnicas modernas que conllevan la combinación de nuevos materiales (como la fibra de vidrio) con un recubrimiento de madera, el empleo de motores u otras adaptaciones de equipos e interiores.

En atención a la contribución que para la divulgación de este patrimonio cultural suponen, se incluyen dentro de la norma las reproducciones digitales de los buques y embarcaciones históricos, aunque para remitir su régimen de protección al propio de la propiedad intelectual.

III

El Registro de buques y embarcaciones históricos y sus reproducciones singulares es el instrumento central para identificar estos barcos y controlar el cumplimiento de los requisitos establecidos.

La documentación que se exige a estos buques y embarcaciones históricos y a sus reproducciones singulares también es objeto de simplificación. Así se manifiesta de manera especial en el certificado de cumplimiento, esencial para estos buques y embarcaciones, en el que se unifican otros certificados exigidos con carácter general, y que trata de adaptarse a las características propias de la embarcación. Lo mismo sucede con el régimen de inspección y certificación que se prevé para los buques y embarcaciones históricos y sus reproducciones singulares.

Se cierra la norma con unas previsiones sobre ayudas y beneficios de los que podrán gozar los buques y embarcaciones históricos y sus reproducciones singulares, que debido a la reserva de ley que consagra nuestra Constitución en materia tributaria habrán de ser completadas por normas con el rango exigido.

IV

En definitiva, con esta regulación se pretende dar un paso adelante en la protección y promoción de este importante patrimonio de nuestro país, al que de manera progresiva se debe prestar mayor atención.

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

En este sentido, este real decreto persigue un interés general al dar cumplimiento al mandato de la disposición adicional octava de la Ley de Navegación Marítima, y dotar con ello de un marco normativo a los buques o embarcaciones históricos y sus reproducciones singulares. La norma aprobada se limita a contener la regulación imprescindible para atender a las necesidades de este sector de la navegación y de la protección del patrimonio marítimo español. Con este fin se establece una regulación flexible, con las únicas restricciones que exigen la seguridad de la vida humana en la mar, la de la navegación y la protección del medio ambiente marino.

La norma es respetuosa con el ordenamiento jurídico nacional e internacional, siendo las cargas administrativas que se introducen las mínimas e indispensables para la adecuada consecución de los fines del real decreto. Igualmente, en cumplimiento del principio de transparencia, durante su procedimiento de elaboración se ha favorecido la participación activa de los potenciales destinatarios de la norma.

Finalmente, se destaca que esta norma ha sido redactada y estructurada siguiendo principios de lenguaje jurídico claro, que persiguen su mejor comprensión por el conjunto de los ciudadanos.

De conformidad con lo dispuesto en el artículo 149.1.20.ª de la Constitución Española, este real decreto se dicta de acuerdo con la competencia exclusiva que ostenta el Estado en materia de marina mercante y abanderamiento de buques. Asimismo, el artículo 13 y el capítulo V se amparan en lo previsto en el artículo 149.2 de la Constitución Española, que establece que sin perjuicio de las competencias que podrán asumir las Comunidades Autónomas, el Estado considerará el servicio de la cultura como deber y atribución esencial y facilitará la comunicación cultural entre las Comunidades Autónomas.

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

En virtud de lo expuesto, a propuesta de la Ministra de Transportes, Movilidad y Agenda Urbana, con la aprobación previa de la Ministra de Política Territorial y Función Pública, de acuerdo con el Consejo de Estado, y previa deliberación del Consejo de Ministros en su reunión del día 7 de septiembre de 2021,

DISPONGO:

Artículo único. *Aprobación del Reglamento de buques y embarcaciones históricos y sus reproducciones singulares.*

Se aprueba el Reglamento de buques y embarcaciones históricos y sus reproducciones singulares, que se inserta a continuación.

Disposición transitoria primera. *Régimen de despacho de los buques y embarcaciones históricos y sus reproducciones singulares.*

Hasta la modificación de la Orden de 18 de enero de 2000, por la que se aprueba el Reglamento sobre Despacho de Buques, los buques o embarcaciones históricos que tengan tripulación profesional se sujetarán al régimen de despacho por tiempo. El periodo de validez de este despacho se corresponderá con el de los certificados obligatorios del buque o embarcación.

Disposición transitoria segunda. *Plazo para tramitar la inscripción en el Registro de buques y embarcaciones históricos y sus reproducciones singulares.*

Las solicitudes de inscripción en el Registro de buques y embarcaciones históricos y sus reproducciones singulares presentadas desde la entrada en vigor de este real decreto hasta el 1 de noviembre de 2022 se resolverán y notificarán en el plazo máximo de 6 meses. Pasada esa fecha se aplicará el plazo previsto en el artículo del 8 del Reglamento de buques y embarcaciones históricos y sus reproducciones singulares.

Disposición derogatoria única. *Derogación de normas.*

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

Disposición final primera. *Título competencial.*

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

El artículo 13 y el capítulo V se amparan, además, en lo previsto en el artículo 149.2 de la Constitución, como actividad de fomento y apoyo a buques y embarcaciones históricos y sus reproducciones singulares como manifestaciones culturales.

Disposición final segunda. *Entrada en vigor.*

El presente real decreto entrará en vigor el día 1 de noviembre de 2021.

REGLAMENTO DE BUQUES Y EMBARCACIONES HISTÓRICOS Y SUS REPRODUCCIONES SINGULARES

CAPÍTULO I

Disposiciones generales

Artículo 1. *Objeto.*

Este reglamento tiene por objeto la adopción de medidas de protección y apoyo para la conservación de buques y embarcaciones históricos y sus reproducciones singulares, mediante la regulación de su registro, su documentación y el establecimiento de un régimen simplificado de certificación e inspección.

Artículo 2. *Ámbito de aplicación.*

Este reglamento será de aplicación a los buques y embarcaciones históricos y sus reproducciones singulares.

Artículo 3. *Concepto de buque y embarcación histórico.*

Los buques o embarcaciones podrán tener valor histórico:

a) Por su pertenencia al patrimonio histórico español, determinada por su inclusión en el Inventario General de Bienes Muebles del Patrimonio Histórico Español o por haber sido declarados de interés cultural.

b) Por su consideración como barco clásico, de época o tradicional singular, de acuerdo con las definiciones del artículo siguiente, cuando concurran en ellos alguna o algunas de estas circunstancias:

1.º Formen parte de un tipo de construcción específico que ha dejado de producirse o es prácticamente inexistente.

2.º Hubiera sido construido utilizando una tecnología especial o con arreglo a una técnica artesana tradicional, con independencia de que siga siendo empleada.

3.º Por su relación con actividades marítimas significativas de España, a causa de su valor cultural, histórico, científico, técnico, estético o de uso.

4.º Por haber pertenecido o estar relacionadas con alguna autoridad relevante o por haber intervenido en algún acontecimiento de transcendencia histórica.

Artículo 4. *Concepto de barco clásico, de época o tradicional singular.*

1. Se entiende por barco clásico aquel propulsado a vela o motor destinado a la náutica de recreo y construido en madera o materiales metálicos con anterioridad al año 1975.

Se consideran también barcos clásicos las réplicas posteriores basadas en planos y materiales acordes a la época anterior a 1975. Se excluyen aquellos construidos en serie.

2. Se entiende por barco de época aquel construido en madera o metal y botado antes del 31 de diciembre de 1949.

3. Se entiende por barco tradicional singular aquel que tenga una significación cultural especial en la historia marinera de España, construido con anterioridad al año 1975. La significación cultural derivará de que el barco suponga una manifestación de habilidades marineras y técnicas de construcción tradicionales.

Artículo 5. *Concepto de reproducción singular.*

1. Las reproducciones singulares de buques y embarcaciones históricos podrán ser de dos tipos:

a) Una reproducción singular tipo, que es aquella que reproduce las características conocidas de un determinado buque o tipo de buque.

b) Una reproducción singular operacional, que es aquella que cuya finalidad principal es mostrar la forma en que operaba el original reproducido, con las mínimas adaptaciones necesarias.

2. Las reproducciones singulares de buques y embarcaciones históricos deberán ser lo más fieles posibles al buque o embarcación original, pudiéndose aceptar variaciones en las técnicas y materiales utilizadas en su construcción, en su diseño, en el casco, en el aparejo, en su velamen y demás elementos auxiliares o menores.

3. Las reproducciones singulares de buques o embarcaciones históricos desarrolladas por medios electrónicos o en soporte digital se regularán por lo dispuesto en la legislación en materia de propiedad intelectual.

CAPÍTULO II

Del Registro de buques y embarcaciones históricos y sus reproducciones singulares

Artículo 6. *El Registro de buques y embarcaciones históricos y sus reproducciones singulares.*

1. El Registro de buques y embarcaciones históricos y sus reproducciones singulares tendrá carácter público y se constituirá como una base de datos informatizada accesible a través del sitio web del Ministerio de Transportes, Movilidad y Agenda Urbana.

2. El Registro de buques y embarcaciones históricos y sus reproducciones singulares se integra dentro del Registro de Buques y Empresas Navieras y depende de la Dirección General de la Marina Mercante.

3. La gestión del Registro corresponde a la Subdirección General de Seguridad, Contaminación e Inspección de la Dirección General de la Marina Mercante, que tendrá la condición de responsable del Registro, a los efectos de lo previsto en la normativa de protección de datos de carácter personal.

4. El Registro de buques y embarcaciones históricos y sus reproducciones singulares se coordinará con la Sección de Buques del Registro de Bienes Muebles en relación con las inscripciones que, en los términos previstos en la Ley 14/2014, de 24 de julio, de Navegación Marítima, se practiquen sobre las titularidades y gravámenes sobre los buques, embarcaciones y artefactos navales.

Artículo 7. *Solicitud de inscripción en el Registro de buques y embarcaciones históricos y sus reproducciones singulares.*

1. La solicitud de inscripción podrá promoverse por el propietario, el naviero o el armador del buque o embarcación, utilizando el formulario normalizado disponible a tal fin.

La solicitud se presentará a través de la sede electrónica del Ministerio de Transportes, Movilidad y Agenda Urbana. Los sujetos no obligados a relacionarse a través de medios electrónicos podrán también dirigir su solicitud de manera presencial a este Ministerio en cualquiera de los lugares que se citan en el artículo 16.4 de la Ley 39/2015, de 1 de octubre, del Procedimiento Administrativo Común de las Administraciones Públicas.

2. En la solicitud de inscripción se hará constar:

a) Nombre y apellidos o denominación social del propietario, naviero o armador, dirección electrónica y domicilio a efectos de notificaciones.

b) La identificación del buque o embarcación.

c) La pertenencia al patrimonio histórico español o su consideración como barco clásico, de época o tradicional singular.

d) La concurrencia de alguna o algunas de las circunstancias que determinan su consideración como buque o embarcación histórico o como reproducción singular, de acuerdo con los artículos 3, 4 y 5.

e) Los datos técnicos e históricos del buque o embarcación.

f) El estado de conservación del buque o embarcación, en el que se hará constar si al menos el 70 por ciento de la estructura del casco es original. Si ese porcentaje de estructura original es inferior se deberá acreditar la relevancia histórica del buque o embarcación, de acuerdo con los criterios de los artículos 3 y 4.

g) El tipo de navegación y actividades, uso o explotación de que sean objeto, relacionada con la clasificación general del Registro de Buques y Empresas Navieras.

h) Puerto de atraque habitual donde se encuentra el buque o embarcación a efectos de comprobaciones por parte de la Administración marítima.

En caso de cambio de pabellón deberá acompañarse el certificado de baja en el registro extranjero de procedencia.

A la solicitud se acompañarán los documentos que acrediten las circunstancias indicadas. Entre esta documentación se incluirán, entre otros, fotografías, planos o proyectos de construcción, transformación, reforma o reparación del buque o embarcación.

3. Los buques y embarcaciones que pertenezcan al patrimonio histórico español se inscribirán de manera automática, acreditada esa circunstancia y una vez aportada la información indicada en el apartado anterior.

4. Para la inscripción de las reproducciones singulares se deberá acreditar su grado de fidelidad al buque o embarcación histórico que duplican y que el proyecto para su construcción ha sido objeto de una investigación y análisis riguroso.

Artículo 8. *Tramitación y resolución de la inscripción en el Registro de buques y embarcaciones históricos y sus reproducciones singulares.*

1. El plazo máximo para acordar la inscripción en el Registro o su denegación y para su notificación será de tres meses a contar desde la fecha en que la solicitud haya tenido entrada en el registro de la Dirección General de la Marina Mercante o en el registro de la Capitanía o Distrito Marítimo. Esta resolución corresponderá:

a) Al órgano encargado de la gestión del registro cuando se trate de un buque de eslora (L) igual o superior a 24 metros.

b) Al responsable del Distrito Marítimo o, en su defecto, de la Capitanía Marítima cuando se trate de una embarcación de eslora (L) inferior a 24 metros.

2. Transcurrido el plazo máximo para resolver sin que se haya dictado y notificado resolución expresa se entenderá que la solicitud de inscripción ha sido estimada por silencio administrativo.

Contra la resolución que acuerde o deniegue la inscripción se podrá interponer recurso de alzada ante el Director General de la Marina Mercante.

3. La inscripción en este registro supondrá el abanderamiento en España del buque o embarcación y la aplicación del régimen de certificación e inspección que se regula en este reglamento.

Artículo 9. *Valoración del carácter histórico de un buque o embarcación a efectos de su inscripción en el Registro.*

1. Admitida la solicitud, el servicio de inspección de la Capitanía Marítima donde se encuentre el buque o embarcación verificarán su estado de conservación y las circunstancias expuestas para su calificación como histórico.

Este examen del buque o embarcación incluirá la comprobación de la estructura del casco.

El inspector enviará su informe en un plazo máximo de 20 días a contar desde que se le encomendó llevar a cabo la verificación del carácter histórico del buque o embarcación. En caso de resultado satisfactorio, la inscripción se practicará en un plazo máximo de veinte días desde la finalización de la actividad inspectora.

2. Cuando surjan dudas sobre el carácter histórico de un buque o embarcación se abrirá un período de prueba, de acuerdo con lo dispuesto en el artículo 77.2 de la Ley 39/2015, de 1 de octubre. A tal fin se podrá solicitar, entre otros, el criterio de un especialista de cualquiera de los museos navales y marítimos españoles.

Artículo 10. *Inscripción de buques y embarcaciones pesqueros en el Registro.*

La inscripción en el Registro de los buques y embarcaciones pesqueros históricos y sus reproducciones singulares implicará la baja automática en el Censo de la Flota Pesquera Operativa y tendrá los mismos efectos y beneficios que el desguace.

Artículo 11. *Publicidad de la documentación del Registro.*

La información que disponga el Registro de cada buque o embarcación histórico o de sus reproducciones singulares es pública, a excepción de aquellos documentos aportados para su inscripción, para cuyo acceso es precisa autorización expresa de sus titulares registrales.

Artículo 12. *Baja en el Registro.*

1. Se dará de baja en el Registro de buques y embarcaciones históricos y sus reproducciones singulares cuando concurra alguna de las siguientes circunstancias:

a) Por cambio de pabellón.

b) Por pérdida total a causa de accidente.

c) Por inscripción en otro registro que no sea compatible con el mantenimiento de su inscripción en el de buques y embarcaciones históricos.

d) Por solicitud del titular registral, presentada en la misma forma prevista en el artículo 7.1 que acreditará la identidad del solicitante y la causa que motiva la baja en el Registro de buques y embarcaciones históricos y sus reproducciones singulares.

e) De oficio por el encargado del Registro, cuando concurra causa que así lo justifique y previa audiencia del titular registral.

2. En los supuestos d) y e) del apartado anterior, el plazo máximo para resolver y notificar la resolución de baja en el Registro será de tres meses a contar desde la fecha en que la solicitud haya tenido entrada en el registro de la Dirección General de la Marina Mercante o desde la fecha del acuerdo de iniciación.

3. Cuando el procedimiento de baja en el Registro se hubiera iniciado a solicitud del titular registral, se entenderá denegada una vez transcurrido el plazo máximo para resolver sin que se haya dictado y notificado resolución expresa.

4. La resolución de la baja en el Registro será recurrible ante el Director General de la Marina Mercante.

Artículo 13. *Colaboración institucional.*

1. La Dirección General de la Marina Mercante promoverá la colaboración con los museos navales y marítimos españoles, cualquiera que sea su titularidad, para los siguientes fines:

a) La determinación de los criterios empleados para la inscripción en el Registro de buques y embarcaciones históricos y sus reproducciones singulares, de acuerdo con los estándares internacionales.
b) La realización de consultas acerca del carácter histórico de un buque o embarcación.
c) La difusión y conservación de la historia y el patrimonio naval español.

2. Asimismo, para los mismos fines se promoverá la colaboración con asociaciones e instituciones entre cuyas actividades se incluya la promoción del patrimonio marítimo español.

CAPÍTULO III

De la documentación de los buques y embarcaciones históricos y sus reproducciones singulares

Artículo 14. *Documentación.*

1. Los buques y embarcaciones históricos y sus reproducciones singulares deberán contar con los siguientes documentos y certificados, de conformidad con las normas generales aplicables:

a) La patente de navegación cuando tengan un número de unidades de arqueo bruto (GT) igual o superior a 20.
b) El rol de despacho y dotación cuando tenga tripulación profesional.
c) La documentación acreditativa de los seguros o garantías financieras constituidas para la cobertura de riesgos en atención a la actividad que desarrollen.

2. Los buques y embarcaciones históricos y sus reproducciones singulares contarán, en todo caso, con un certificado de cumplimiento.

El certificado de cumplimiento es el documento que se aprobará por la Administración marítima, en el que se contendrán las medidas de seguridad, operacionales y anticontaminantes que sean exigibles a cada buque o embarcación en función de sus características y actividad.

El certificado de cumplimiento incluirá la determinación de las inspecciones a las que se haya de someter el buque o embarcación y la declaración de que respeta los requerimientos previstos para el mismo.

El certificado de cumplimiento indicará también los certificados que puedan exigir los convenios internacionales y que resulten aplicables al buque o embarcación.

El Director General de la Marina Mercante podrá aprobar las directrices a tener en cuenta para la aprobación de los certificados de cumplimiento.

3. Los buques y embarcaciones históricos y sus reproducciones singulares se sujetarán al régimen de despacho simplificado. Quedan exentas de esta obligación los buques o embarcaciones históricos que no tengan tripulación profesional.

Artículo 15. *Elementos identificativos de los buques y embarcaciones históricos.*

1. La Administración marítima, teniendo en cuenta la propuesta del titular registral de cada buque o embarcación histórico o su reproducción singular, determinará la posición, fijación y material de sus elementos identificativos, que serán: el nombre, la matrícula placa del registro, el gallardete y el número IMO, si lo tuviere. La placa del registro y el gallardete indicarán la inscripción en el Registro de buques y embarcaciones históricos y sus reproducciones singulares.

2. Los buques y embarcaciones históricos y sus reproducciones podrán utilizar el pabellón histórico, formado por la actual bandera, de acuerdo con lo dispuesto en el Real Decreto 2335/1980, de 10 de octubre, por el que se regula el uso de la Bandera de España y

otras banderas y enseñas a bordo de los buques nacionales, con la corona real en sus colores, a la que se incorpora un ancla inclinada, de color azul marino, en el ángulo superior al asta.

3. Cuando el buque o embarcación histórico o la reproducción singular de que se trate forme parte del Patrimonio Histórico, será el Ministerio de Cultura y Deporte o, en su caso, el órgano que en cada comunidad autónoma tengan a su cargo la protección del patrimonio histórico, el que determine finalmente la posición, fijación y material de cada elemento identificativo.

CAPÍTULO IV

De la seguridad, mantenimiento y mejora de los buques y embarcación históricos y de sus reproducciones singulares

Artículo 16. *Requisitos de seguridad y de la protección de la contaminación.*

1. Los buques y embarcaciones históricos y sus reproducciones singulares cumplirán los requisitos establecidos en el certificado de cumplimiento.

2. Los requisitos de los buques y embarcaciones históricos y sus reproducciones singulares se establecerán teniendo en cuenta las características de cada buque o embarcación, la finalidad de los servicios que vaya a prestar y las navegaciones previstas.

Cuando sea preciso, se determinarán medidas complementarias de carácter operacional y restricciones específicas para su navegación, de acuerdo con su sistema de gestión.

3. Se establece para los buques y embarcaciones históricos el plazo de cinco años para ser puestos en seco para efectuar las inspecciones relacionadas con la obra viva. Cuando el buque o embarcación tenga el casco de madera este plazo será de tres años.

Estos plazos no rigen cuando se han producido accidentes o averías que pongan en grave peligro la seguridad marítima o la conservación del medio ambiente marino. En tales circunstancias, el Director General de Marina Mercante podrá dictar resolución por la que establezca un plazo distinto para buques o embarcaciones históricos concretos.

Artículo 17. *Control de la seguridad.*

El control técnico de los requisitos de seguridad y de los exigibles para prevenir la contaminación se realizará por los órganos competentes de la Dirección General de la Marina Mercante mediante planes y programas individualizados de inspección y control.

Los buques y embarcaciones y sus reproducciones deberán ser inspeccionados de conformidad con lo establecido en sus certificados de cumplimiento, sin que se les puedan exigir requisitos adicionales.

Artículo 18. *Navegación de buques y embarcaciones históricos o reproducciones singulares extranjeros en espacios marítimos españoles.*

1. Los servicios de inspección de las Capitanías Marítimas podrán realizar controles en los buques o embarcaciones históricos o reproducciones singulares extranjeros para comprobar que sus certificados están en vigor y que todos sus equipos, incluidos los de cámara de máquinas, cumplen con los mínimos requisitos exigidos por su ley nacional.

2. Cuando se inspeccione un buque o embarcación extranjero que enarbole pabellón de un Estado que no sea parte de convenios internacionales o memorándums sobre buques tradicionales o históricos de los que España sea parte, la Dirección General de Marina Mercante garantizará que no reciban un trato más favorable que el otorgado a los que enarbolen pabellón de un Estado que sea parte de los referidos convenios o memorándums.

3. En la inspección de los buques o embarcaciones históricos o reproducciones singulares extranjeros se podrá comprobar la capacitación de la tripulación en materias de seguridad y prevención de la contaminación.

4. En caso de ausencia de certificados en vigor, de existencia de claros indicios de incumplimiento de las condiciones exigidas en la documentación del buque o embarcación y sus equipos, o si la tripulación no está adecuadamente capacitada, la Capitanía Marítima

informará a la Dirección General de la Marina Mercante para su notificación a la Administración marítima del Estado de bandera.

5. En el caso que las deficiencias puedan representar un riesgo claro e inmediato para la seguridad, salud o medioambiente, el servicio de inspección prohibirá la salida de puerto del buque o embarcación histórico o de la reproducción singular extranjera hasta que el riesgo sea eliminado. Para llevar a cabo esta detención del buque o embarcación se aplicarán los principios que se establecen en el Memorando de Acuerdo de París («Paris MOU») en materia de control por el Estado del puerto.

La detención del buque o embarcación se notificará a la mayor brevedad posible a la Administración marítima del Estado de bandera, incluyendo copia del informe de la inspección realizada.

Artículo 19. *Emisión de documentos y certificados. Organizaciones autorizadas.*

1. La Dirección General de la Marina Mercante otorgará, concluida la inspección, un nuevo certificado de cumplimiento, mediante el que confirmará que el buque o embarcación histórico o la reproducción singular cumple con los requerimientos específicos establecidos para ella. En el certificado de cumplimiento se especificarán las medidas concretas para el cumplimiento de las finalidades de los convenios internacionales marítimos que les sea de aplicación y de los que España sea parte.

2. La Dirección General de Marina Mercante autorizará a organizaciones de clasificación de buques reconocidas la realización de las actuaciones materiales y, en su caso, la emisión o renovación de los correspondientes certificados, en los casos y condiciones previstos con carácter general para el resto de buques y embarcaciones.

Artículo 20. *Mantenimiento y mejora de los buques y embarcaciones históricos y sus reproducciones singulares.*

1. Cualquier obra de mantenimiento o mejora que altere o pueda alterar los elementos del buque o embarcación histórico o de la reproducción singular deberá ser aprobada y controlada por la Administración marítima, en la forma prevista en la normativa de inspección y certificación de buques civiles.

2. En el caso de que el buque o embarcación formen parte del patrimonio histórico, además, se precisa la autorización previa y el control posterior, en su caso, del Ministerio de Cultura y Deporte o, según corresponda, del órgano que en cada comunidad autónoma tenga a su cargo la protección del patrimonio histórico.

CAPÍTULO V

Régimen económico, social y fiscal

Artículo 21. *Régimen de transmisión y derechos relacionados con la titularidad de los buques y embarcaciones históricos y de sus reproducciones singulares.*

Las transmisiones y derechos relacionados con la titularidad de buques y embarcaciones históricos o de sus reproducciones singulares incluidos en el Inventario General de Bienes Muebles del Patrimonio Histórico Español deberán respetar las limitaciones que, al respecto, establecen el artículo 5 y los títulos III y IV de la Ley 16/1985, de 25 de junio, del Patrimonio Histórico Español.

Los registradores de bienes muebles no inscribirán, cuando proceda, documento alguno por el que se transmita la propiedad o cualquier otro derecho real sobre los bienes a que hace referencia este artículo sin que se acredite haber cumplido cuantos requisitos se recogen en la citada ley.

Artículo 22. *Régimen de voluntariado.*

Las actividades que se desarrollan en los buques y embarcaciones históricos o de sus reproducciones singulares tendrán la consideración de voluntariado cultural, cuando se ajusten a lo dispuesto en los artículos 3 y 6.1.d) de la Ley 45/2015, de 14 de octubre, de Voluntariado.

Artículo 23. *Beneficios fiscales.*

Los buques y embarcaciones históricos y sus reproducciones singulares tendrán las bonificaciones en las tasas portuarias y de la Marina Mercante, y los beneficios fiscales que se establezcan en las leyes.

Artículo 24. *Inspecciones y auditorías.*

Las inspecciones y auditorías realizadas por la Administración marítima en los buques y embarcaciones históricos y sus reproducciones singulares para el control de la seguridad y contaminación, no conllevarán el pago de ninguna contraprestación.

Artículo 25. *Régimen de entradas y salidas del territorio español.*

1. La salida del territorio nacional de los buques y embarcaciones históricos y sus reproducciones singulares que formen parte del Patrimonio Histórico Español estarán sometidas a las condiciones y limitaciones establecidas en el artículo 31 de la Ley 16/1985, de 25 de junio, del Patrimonio Histórico Español.

2. El propietario, naviero o armador de aquellos buques y embarcaciones históricos o sus reproducciones singulares que vayan a salir de España para participar en eventos culturales en otros Estados, informarán a la Capitanía Marítima del puerto de salida, con al menos 15 días de antelación. En la comunicación deberá especificarse el Estado o Estados a los que se dirige, el evento o eventos en los que participará y la fecha prevista de regreso a España.

Esta obligación de información no será exigible a las embarcaciones o yates clásicos de propiedad privada.

§ 93

Ley 38/1992, de 28 de diciembre, de Impuestos Especiales. [Inclusión parcial]

Jefatura del Estado
«BOE» núm. 312, de 29 de diciembre de 1992
Última modificación: 30 de septiembre de 2026
Referencia: BOE-A-1992-28741

TÍTULO PRELIMINAR

Artículo 1. *Naturaleza de los impuestos especiales.*

1. Los impuestos especiales son tributos de naturaleza indirecta que recaen sobre consumos específicos y gravan, en fase única, la fabricación, incluida la fabricación irregular, la importación, la entrada irregular y, en su caso, la introducción, en el ámbito territorial interno de determinados bienes, así como la matriculación de determinados medios de transporte, el suministro de energía eléctrica y la puesta a consumo de carbón, de acuerdo con las normas de esta Ley.

2. Tienen la consideración de impuestos especiales los Impuestos Especiales de Fabricación, el Impuesto Especial sobre la Electricidad, el Impuesto Especial sobre Determinados Medios de Transporte y el Impuesto Especial sobre el Carbón.

[. . .]

TÍTULO II

Impuesto Especial sobre Determinados Medios de Transporte

Artículo 65. *Hecho imponible.*

1. Estarán sujetas al impuesto:

a) La primera matriculación definitiva en España de vehículos, nuevos o usados, provistos de motor para su propulsión, excepto la de los que se citan a continuación:

1.º Los vehículos comprendidos en las categorías N1, N2 y N3 establecidas en el texto vigente al día 30 de junio de 2007 del anexo II de la Directiva 70/156/CEE, del Consejo, de 6 de febrero de 1970, relativa a la aproximación de las legislaciones de los Estados miembros sobre la homologación de vehículos a motor y de sus remolques, que no estén incluidos en otros supuestos de no sujeción y siempre que, cuando se trate de los comprendidos en la categoría N1, se afecten significativamente al ejercicio de una actividad económica. La afectación a una actividad económica se presumirá significativa cuando, conforme a lo previsto en el artículo 95 de la Ley 37/1992, de 28 de diciembre, del Impuesto sobre el Valor Añadido, el sujeto pasivo tuviera derecho a deducirse al menos el 50 por ciento de las cuotas

del Impuesto sobre el Valor Añadido soportadas o satisfechas con ocasión de la adquisición o importación del vehículo, sin que a estos efectos sea relevante la aplicación de cualquier otra restricción en el derecho a la deducción derivada de las normas contenidas en dicha Ley.

Cuando la matriculación se produzca en Canarias, se presumirá la afectación significativa a una actividad económica cuando no resulten aplicables a las cuotas soportadas del Impuesto General Indirecto Canario en la adquisición o importación del vehículo las exclusiones y restricciones del derecho a deducir previstas en el artículo 30 de la Ley 20/1991, de 7 de junio, de modificación de los aspectos fiscales del Régimen Económico Fiscal de Canarias, sin que a estos efectos sea relevante la aplicación de cualquier otra restricción en el derecho a la deducción derivada de las normas contenidas en dicha Ley.

No obstante, estará sujeta al impuesto la primera matriculación definitiva en España de estos vehículos cuando se acondicionen para ser utilizados como vivienda.

2.º Los vehículos comprendidos en las categorías M_2 y M_3 establecidas en el mismo texto al que se refiere el número 1.º anterior y los tranvías.

3.º Los que, objetivamente considerados, sean de exclusiva aplicación industrial, comercial, agraria, clínica o científica, siempre que sus modelos de serie o los vehículos individualmente hubieran sido debidamente homologados por la Administración tributaria. A estos efectos, se considerará que tienen exclusivamente alguna de estas aplicaciones los vehículos que dispongan únicamente de dos asientos (para el conductor y el ayudante), en ningún caso posean asientos adicionales ni anclajes que permitan su instalación y el espacio destinado a la carga no goce de visibilidad lateral y sea superior al 50 por ciento del volumen interior.

4. Los ciclomotores de dos o tres ruedas y los cuadriciclos ligeros.

5.º Las motocicletas y los vehículos de tres ruedas que no sean cuatriciclos siempre que, en ambos casos, su cilindrada no exceda de 250 centímetros cúbicos, si se trata de motores de combustión interna, o su potencia máxima neta no exceda de 16 kw, en el resto de motores.

6.º Los vehículos para personas con movilidad reducida.

7.º Los vehículos especiales, siempre que no se trate de los vehículos tipo «quad» definidos en el epígrafe 4.º del artículo 70.1.

8.º Los vehículos mixtos adaptables cuya altura total desde la parte estructural del techo de la carrocería hasta el suelo sea superior a 1.800 milímetros, siempre que no sean vehículos todo terreno y siempre que se afecten significativamente al ejercicio de una actividad económica. La afectación a una actividad económica se presumirá significativa cuando, conforme a lo previsto en el artículo 95 de la Ley 37/1992, de 28 de diciembre, del Impuesto sobre el Valor Añadido, el sujeto pasivo tuviera derecho a deducirse al menos el 50 por ciento de las cuotas del Impuesto sobre el Valor Añadido soportadas o satisfechas con ocasión de la adquisición o importación del vehículo, sin que a estos efectos sea relevante la aplicación de cualquier otra restricción en el derecho a la deducción derivada de las normas contenidas en dicha Ley.

Cuando la matriculación se produzca en Canarias, se presumirá la afectación significativa a una actividad económica cuando no resulten aplicables a las cuotas soportadas del Impuesto General Indirecto Canario en la adquisición o importación del vehículo las exclusiones y restricciones del derecho a deducir previstas en el artículo 30 de la Ley 20/1991, de 7 de junio, de modificación de los aspectos fiscales del Régimen Económico Fiscal de Canarias, sin que a estos efectos sea relevante la aplicación de cualquier otra restricción en el derecho a la deducción derivada de las normas contenidas en dicha Ley.

No obstante, estará sujeta al impuesto la primera matriculación definitiva en España de estos vehículos cuando se acondicionen para ser utilizados como vivienda.

9.º Los destinados a ser utilizados por las Fuerzas Armadas, por los Cuerpos y Fuerzas de Seguridad del Estado, de las Comunidades Autónomas y de las Corporaciones Locales, así como por el Resguardo Aduanero, en funciones de defensa, vigilancia y seguridad.

10.º Las ambulancias y los vehículos que, por sus características, no permitan otra finalidad o utilización que la relativa a la vigilancia y socorro en autopistas y carreteras.

b) La primera matriculación de embarcaciones y buques de recreo o de deportes náuticos, nuevos o usados, que tengan más de ocho metros de eslora, en el registro de matrícula de buques, ordinario o especial o, en caso de no ser inscribibles en dicho registro, la primera matriculación en el registro de la correspondiente Federación deportiva. Estará sujeta en todo caso, cualquiera que sea su eslora, la primera matriculación de las motos náuticas definidas en el epígrafe 4.º del artículo 70.1.

La eslora a considerar será la definida como tal en la versión vigente al día 30 de junio de 2007 del Real Decreto 544/2007, de 27 de abril, por el que se regula el abanderamiento y matriculación de las embarcaciones de recreo en la Lista séptima del Registro de matrícula de buques.

Tienen la consideración de embarcaciones y buques de recreo o de deportes náuticos:

1.º Las embarcaciones que se inscriban en las listas sexta o séptima del registro de matrícula de buques, ordinario o especial o, en su caso, en el registro de la correspondiente Federación deportiva.

2.º Las embarcaciones distintas de las citadas en el párrafo l.º anterior que se destinen a la navegación privada de recreo, tal como se define en el apartado 13 del artículo 4 de esta Ley.

c) La primera matriculación de aviones, avionetas y demás aeronaves, nuevas o usadas, provistas de motor mecánico, en el Registro de Aeronaves, excepto la de las que se citan a continuación:

1.º Las aeronaves que, por sus características técnicas, sólo puedan destinarse a trabajos agrícolas o forestales o al traslado de enfermos y heridos.

2.º Las aeronaves cuyo peso máximo al despegue no exceda de 1.550 kilogramos según certificado expedido por la Dirección General de Aviación Civil.

d) Estará sujeta al impuesto la circulación o utilización en España de los medios de transporte a que se refieren los apartados anteriores, cuando no se haya solicitado su matriculación definitiva en España conforme a lo previsto en la disposición adicional primera, dentro del plazo de los 30 días siguientes al inicio de su utilización en España. Este plazo se extenderá a 60 días cuando se trate de medios de transporte que se utilicen en España como consecuencia del traslado de la residencia habitual de su titular al territorio español siempre que resulte de aplicación la exención contemplada en el apartado 1.n) del artículo 66.

A estos efectos, se considerarán como fechas de inicio de su circulación o utilización en España las siguientes:

1.º Si se trata de medios de transporte que han estado acogidos a los regímenes de importación temporal o de matrícula turística, la fecha de abandono o extinción de dichos regímenes.

2.º En el resto de los casos, la fecha de la introducción del medio de transporte en España. Si dicha fecha no constase fehacientemente, se considerará como fecha de inicio de su utilización la que resulte ser posterior de las dos siguientes:

1.º Fecha de adquisición del medio de transporte.

2.º Fecha desde la cual se considera al interesado residente en España o titular de un establecimiento situado en España.

2. a) La delimitación y determinación de los vehículos a que se refieren el apartado 1.a) anterior y el apartado 1 del articulo 70 se efectuará, en lo no previsto expresamente en dichos preceptos, con arreglo a las definiciones y categorías contenidas en la versión vigente al día 30 de junio de 2007 del Anexo II del Reglamento General de Vehículos, aprobado por el Real Decreto 2822/1998, de 23 de diciembre.

b) A efectos de esta Ley, se considerarán nuevos aquellos medios de transporte que tengan tal consideración de acuerdo con lo establecido en la Ley 37/1992, de 28 de diciembre, del Impuesto sobre el Valor Añadido, aunque la primera matriculación se produzca en Canarias.

c) La aplicación de los supuestos de no sujeción a que se refieren los números 9.º y 10.º del apartado 1.a) anterior, estará condicionada a su previo reconocimiento por la

Administración Tributaria en la forma que se determine reglamentariamente. Cuando el hecho imponible sea la circulación o utilización de medios de transporte en España la aplicación de estos supuestos de no sujeción estará condicionada, además, a que la solicitud para el referido reconocimiento previo se presente dentro de los plazos establecidos en el artículo 65.1.d).

En los demás supuestos de no sujeción será necesario presentar una declaración ante la Administración tributaria en el lugar, forma, plazo e impresos que determine el Ministro de Economía y Hacienda. Se exceptúan de lo previsto en este párrafo los vehículos homologados por la Administración tributaria.

3. La modificación, antes de transcurridos cuatro años desde la realización del hecho imponible, de las circunstancias o requisitos determinantes de los supuestos de no sujeción o de exención previstos en la presente Ley, dará lugar a la autoliquidación e ingreso del impuesto especial con referencia al momento en que se produzca dicha modificación, salvo que tras la modificación resulte aplicable un supuesto de no sujeción o de exención de los previstos en esta Ley. Para que la transmisión del medio de transporte que en su caso se produzca surta efectos ante el órgano competente en materia de matriculación, será necesario, según el caso, acreditar ante dicho órgano el pago del impuesto, o bien presentar ante el mismo la declaración de no sujeción o exención debidamente diligenciada por el órgano gestor, o el reconocimiento previo de la Administración Tributaria para la aplicación del supuesto de no sujeción o de exención.

El período al que se refiere el párrafo anterior de este apartado se reducirá a dos años cuando se trate de medios de transporte cuya primera matriculación definitiva hubiera estado exenta en virtud de lo dispuesto en las letras b) y c) del apartado 1 del artículo 66 de esta Ley.

Asimismo, la autoliquidación e ingreso a que se refieren los párrafos anteriores de este apartado no será exigible cuando la modificación de las circunstancias consista en el envío del medio de transporte fuera del territorio de aplicación del impuesto con carácter definitivo, lo que se acreditará mediante la certificación de la baja en el registro correspondiente expedida por el órgano competente en materia de matriculación.

La expedición de un permiso de circulación o utilización por el órgano competente en materia de matriculación para un medio de transporte que se reintroduzca en el territorio de aplicación del impuesto tras haber sido enviado fuera del mismo con carácter definitivo y acogido a lo dispuesto en el párrafo anterior o en el apartado 3 del artículo 66, tendrá la consideración de primera matriculación definitiva a efectos de este impuesto.

4. El ámbito espacial de aplicación del impuesto es todo el territorio español, sin perjuicio de lo dispuesto en las normas reguladoras del Concierto y del Convenio Económico, en vigor, respectivamente, en los Territorios Históricos del País Vasco y en la Comunidad Foral de Navarra.

5. No estará sujeta al impuesto la primera matriculación definitiva de los medios de transporte cuya circulación o utilización haya estado sujeta al impuesto con arreglo a lo establecido en la letra d) del apartado 1 del artículo 65 de esta Ley, siempre que dentro de los plazos establecidos:

a) el impuesto correspondiente a esa sujeción haya sido objeto de autoliquidación e ingreso, o bien,

b) el impuesto correspondiente a esa sujeción haya sido objeto de liquidación por parte de la Administración Tributaria e ingresado el importe correspondiente, o bien,

c) la Administración Tributaria haya reconocido previamente la procedencia de la aplicación de un supuesto de no sujeción o de exención, en los casos en que así esté previsto, o bien,

d) se haya presentado una declaración ante la Administración Tributaria relativa a una exención del impuesto, en los casos en que así esté previsto.

Artículo 66. *Exenciones, devoluciones y reducciones.*

1. Estará exenta del impuesto la primera matriculación definitiva o, en su caso, la circulación o utilización en España, de los siguientes medios de transporte:

a) Los vehículos automóviles considerados como taxis, autotaxis o autoturismos por la legislación vigente.

b) Los vehículos automóviles que se afecten efectiva y exclusivamente al ejercicio de la actividad de enseñanza de conductores mediante contraprestación.

c) Los vehículos automóviles que se afecten efectiva y exclusivamente al ejercicio de actividades de alquiler.

A estos efectos no se entenderá que existe actividad de alquiler de automóviles respecto de aquéllos que sean objeto de cesión a personas vinculadas en los términos previstos en el artículo 79 de la Ley del Impuesto sobre el Valor Añadido, o por tiempo superior a tres meses a una misma persona o entidad, durante un periodo de doce meses consecutivos.

A estos efectos, no tendrán la consideración de alquiler de automóviles los contratos de arrendamiento-venta y asimilados ni los de arrendamiento con opción de compra.

d) Los vehículos automóviles matriculados a nombre de minusválidos para su uso exclusivo, siempre que concurran los siguientes requisitos:

1.º) Que hayan transcurrido al menos cuatro años desde la matriculación de otro vehículo en análogas condiciones. No obstante, este requisito no se exigirá en supuestos de siniestro total de los vehículos, debidamente acreditado.

2.º) Que no sean objeto de una transmisión posterior por actos «inter vivos» durante el plazo de los cuatro años siguientes a la fecha de su matriculación.

e) Los vehículos que sean objeto de matriculación especial, en régimen de matrícula diplomática, dentro de los límites y con los requisitos que se determinen reglamentariamente, a nombre de:

1.º Las Misiones diplomáticas acreditadas y con sede permanente en España, y de los agentes diplomáticos.

2.º Las Organizaciones internacionales que hayan suscrito un Acuerdo de Sede con el Estado español y de los funcionarios de las mismas con estatuto diplomático.

3.º Las Oficinas Consulares de carrera y de los funcionarios consulares de carrera de nacionalidad extranjera.

4.º El personal técnico y administrativo de las Misiones diplomáticas y las Organizaciones internacionales así como de los empleados consulares de las Oficinas Consulares de carrera, siempre que se trate de personas que no tengan la nacionalidad española ni tengan residencia permanente en España.

No obstante lo establecido en los números 2.º y 4.º anteriores, cuando los Convenios internacionales por los que se crean tales Organizaciones o los Acuerdos de sede de las mismas establezcan otros límites o requisitos, serán éstos los aplicables a dichas Organizaciones, a sus funcionarios con estatuto diplomático, y a su personal técnico-administrativo.

f) Los vehículos automóviles matriculados en otro Estado miembro, puestos a disposición de una persona física residente en España por personas o entidades establecidas en otro Estado miembro, siempre que se cumplan los siguientes requisitos:

1.º) Que la puesta a disposición se produzca como consecuencia de la relación laboral que se mantenga con la persona física residente, ya sea en régimen de asalariado o no.

2.º) Que no se destine el vehículo a ser utilizado esencialmente en el territorio de aplicación del impuesto con carácter permanente.

A estos efectos se considera que el vehículo no se destina a ser utilizado esencialmente en el territorio de aplicación del impuesto con carácter permanente cuando es puesto a disposición de un residente en España cuyo centro de trabajo está en otro Estado miembro limítrofe y lo utiliza para ir al mismo diariamente y volver, sin perjuicio de los periodos vacacionales.

g) Las embarcaciones y los buques de recreo o de deportes náuticos, que se afecten efectiva y exclusivamente al ejercicio de actividades de alquiler.

Esta exención quedará condicionada a las limitaciones y al cumplimiento de los requisitos establecidos para el alquiler de vehículos. En todo caso, se entenderá que no existe actividad de alquiler cuando la embarcación sea cedida por el titular para su arrendamiento, siempre que dicho titular o una persona a él vinculada reciba por cualquier

título un derecho de uso total o parcial sobre la referida embarcación o sobre cualquier otra de la que sea titular el cesionario o una persona vinculada al cesionario. Para la aplicación de este párrafo se consideran personas vinculadas aquéllas en las que concurren las condiciones previstas en el artículo 79 de la Ley del Impuesto sobre el Valor Añadido.

h) Las embarcaciones y los buques de recreo o de deportes náuticos cuya titularidad corresponda a escuelas deportivas náuticas reconocidas oficialmente por la Dirección General de la Marina Mercante y destinadas efectiva y exclusivamente al ejercicio de la actividad de enseñanza para el gobierno de las mismas.

No obstante, no perderán el derecho a la exención las embarcaciones y los buques de recreo o de deportes náuticos que gozando de esta exención se destinen tanto a la actividad de enseñanza como a la de alquiler, siempre que se cumplan los requisitos establecidos en el segundo párrafo de la letra g) del apartado 1 de este artículo.

i) Las embarcaciones que por su configuración solamente puedan ser impulsadas a remo o pala, así como los veleros de categoría olímpica.

j) Las aeronaves matriculadas por el Estado, Comunidades Autónomas, Corporaciones locales o por empresas u organismos públicos.

k) Las aeronaves cuya titularidad corresponda a escuelas reconocidas oficialmente por la Dirección General de Aviación Civil y destinadas efectiva y exclusivamente a la educación y formación aeronáutica de pilotos o a su reciclaje profesional.

l) Las aeronaves cuya titularidad corresponda a empresas de navegación aérea, siempre que su utilización no pueda calificarse de aviación privada de recreo con arreglo a lo previsto en el número 4 del artículo 4 de esta Ley.

En el caso de aeronaves arrendadas a empresas de navegación aérea, la exención no será aplicable cuando el arrendador o personas vinculadas a éste resulten en su conjunto usuarios finales de la aeronave en un porcentaje superior al 5 por 100 de las horas de vuelo realizadas por ésta durante un período de doce meses consecutivos. Para la aplicación de este párrafo se consideran personas vinculadas aquéllas en las que concurren las condiciones previstas en el artículo 79 de la Ley del Impuesto sobre el Valor Añadido.

m) Las aeronaves matriculadas para ser cedidas en arrendamiento exclusivamente a empresas de navegación aérea siempre que su utilización no pueda calificarse de aviación privada de recreo con arreglo a lo previsto en el número 4 del artículo 4 de esta Ley.

La exención no será aplicable cuando la persona a cuyo nombre se matricule la aeronave o las personas vinculadas a ella resulten en su conjunto usuarios finales de la aeronave en un porcentaje superior al 5 por 100 de las horas de vuelo realizadas por ésta durante un período de doce meses consecutivos. Para la aplicación de este párrafo se consideran personas vinculadas aquéllas en las que concurren las condiciones previstas en el artículo 79 de la Ley del Impuesto sobre el Valor Añadido.

n) Los medios de transporte que se matriculen o se utilicen como consecuencia del traslado de la residencia habitual de su titular desde el extranjero al territorio español. La aplicación de la exención quedará condicionada al cumplimiento de los siguientes requisitos:

1.º Los interesados deberán haber tenido su residencia habitual fuera del territorio español al menos durante los doce meses consecutivos anteriores al traslado.

2.º Los medios de transporte deberán haber sido adquiridos o importados en las condiciones normales de tributación en el país de origen o procedencia y no se deberán haber beneficiado de ninguna exención o devolución de las cuotas devengadas con ocasión de su salida de dicho país.

Se considerará cumplido este requisito cuando los medios de transporte se hubiesen adquirido o importado al amparo de las exenciones establecidas en los regímenes diplomático o consular o en favor de los miembros de los organismos internacionales reconocidos y con sede en el Estado de origen, con los límites y condiciones fijados por los convenios internacionales por los que se crean dichos organismos por los acuerdos de sede.

3.º Los medios de transporte deberán haber sido utilizados por el interesado en su antigua residencia al menos seis meses antes de la fecha en que haya abandonado aquélla.

4.º La matriculación deberá solicitarse en el plazo previsto en el artículo 65.1.d), de esta Ley.

5.º Los medios de transporte a los que se aplique esta exención no deberán ser transmitidos durante el plazo de doce meses posteriores a la matriculación. El

incumplimiento de este requisito determinará la exacción del impuesto referida a la fecha en que se produjera dicho incumplimiento.

ñ) Los medios de transporte matriculados en otro Estado miembro y que sean alquilados a un proveedor de otro Estado miembro por personas o entidades residentes en España durante un periodo no superior a tres meses, siempre que no les resulte de aplicación la exención prevista en la letra c) de este apartado.

2. La aplicación de las exenciones a que se refieren las letras a), b), c), d), f), g), h), k), m) y ñ) del apartado anterior estará condicionada a su previo reconocimiento por la Administración tributaria en la forma que se determine reglamentariamente. En particular, cuando se trate de la exención a que se refiere la letra d) será necesaria la previa certificación de la minusvalía o de la invalidez por el Instituto Nacional de Servicios Sociales o por las entidades gestoras competentes.

La aplicación de la exención a que se refiere la letra e) del apartado anterior requerirá la previa certificación de su procedencia por el Ministerio de Asuntos Exteriores y de Cooperación.

En los demás supuestos de exención será necesario presentar una declaración ante la Administración tributaria en el lugar, forma, plazo e impreso que determine el Ministro de Economía y Hacienda.

Cuando el hecho imponible sea la circulación o utilización de medios de transporte en España, la aplicación de las exenciones establecidas en el apartado anterior estará condicionada a que la solicitud de su reconocimiento previo o la presentación de la correspondiente declaración se efectúe dentro de los plazos establecidos en el artículo 65.1.d) de esta Ley.

3. Los empresarios dedicados profesionalmente a la reventa de medios de transporte tendrán derecho, respecto de aquéllos que acrediten haber enviado con carácter definitivo fuera del territorio de aplicación del impuesto antes de que hayan transcurrido cuatro años desde la realización del hecho imponible, a la devolución de la parte de la cuota satisfecha correspondiente al valor del medio de transporte en el momento del envío. El envío con carácter definitivo fuera del territorio de aplicación del Impuesto del medio de transporte se acreditará mediante la certificación de la baja en el registro correspondiente expedida por el órgano competente en materia de matriculación.

En la devolución a que se refiere el párrafo anterior se aplicarán las siguientes reglas:

a) El envío fuera del territorio de aplicación del impuesto habrá de efectuarse como consecuencia de una venta en firme.

b) La base de la devolución estará constituida por el valor de mercado del medio de transporte en el momento del envío, sin que pueda exceder del valor que resulte de la aplicación de las tablas de valoración a que se refiere el apartado b) del artículo 69 de esta Ley.

c) El tipo de la devolución será el aplicado en su momento para la liquidación del impuesto.

d) El importe de la devolución no será superior, en ningún caso, al de la cuota satisfecha.

e) La devolución se solicitará por el empresario revendedor en el lugar, forma, plazos e impresos que establezca el Ministro de Economía y Hacienda.

4. La base imponible del impuesto, determinada conforme a lo previsto en el artículo 69, será objeto de una reducción del 50 por 100 de su importe respecto de los vehículos automóviles con una capacidad homologada no inferior a cinco plazas y no superior a nueve, incluida en ambos casos la del conductor, que se destinen al uso exclusivo de familias calificadas de numerosas conforme a la normativa vigente con los siguientes requisitos:

a) La primera matriculación definitiva del vehículo deberá tener lugar a nombre del padre o de la madre de las referidas familias, o bien, a nombre de ambos conjuntamente.

b) Deberán haber transcurrido al menos cuatro años desde la matriculación de otro vehículo a nombre de cualquiera de las personas citadas en la letra a) anterior y al amparo de esta reducción. No obstante, este requisito no se exigirá en supuestos de siniestro total de los vehículos debidamente acreditados.

c) El vehículo automóvil matriculado al amparo de esta reducción no podrá ser objeto de una transmisión posterior por actos "inter vivos" durante el plazo de los cuatro años siguientes a la fecha de su matriculación.

d) La aplicación de esta reducción está condicionada a su reconomiento previo por la Administración tributaria en la forma que se determine reglamentariamente. Será necesario, en todo caso, la presentación ante la Administración tributaria de la certificación acreditativa de la condición de familia numerosa expedida por el organismo de la Administración central o autonómica que corresponda.

5. La base imponible del impuesto, determinada conforme a lo previsto en el artículo 69, será objeto de una reducción del 30 por ciento de su importe respecto de los siguientes vehículos:

a) Vehículos definidos como «autocaravanas» en la versión vigente al día 30 de junio de 2007 del Anexo II del Reglamento General de Vehículos, aprobado por el Real Decreto 2822/1998, de 23 de diciembre.

b) Vehículos acondicionados para ser utilizados como vivienda a los que se refieren el último párrafo del número 1.º y el último párrafo del número 8.º, ambos del apartado 1.a) del artículo 65.

Artículo 67. *Sujetos pasivos.*

Serán sujetos pasivos del impuesto:

a) Las personas o entidades a cuyo nombre se efectúe la primera matriculación definitiva del medio de transporte.

b) En los casos previstos en la letra d) del apartado uno del artículo 65 de esta Ley, las personas o entidades a que se refiere la disposición adicional primera de esta Ley.

c) En los casos previstos en el apartado 3 del artículo 65 de esta Ley, las personas o entidades a cuyo nombre se encuentre matriculado el medio de transporte.

Artículo 68. *Devengo.*

1. El impuesto se devengará en el momento en el que el sujeto pasivo presente la solicitud de la primera matriculación definitiva del medio de transporte.

2. En los casos previstos en la letra d) del apartado 1 del artículo 65 de esta Ley, el impuesto se devengará el día siguiente a la finalización del plazo al que alude dicha letra.

3. En los casos previstos en el apartado 3 del artículo 65 de esta Ley, el impuesto se devengará en el momento en que se produzca la modificación de las circunstancias o requisitos que motivaron la no sujeción o exención del impuesto.

Artículo 69. *Base imponible.*

La base imponible estará constituida:

a) En los medios de transporte nuevos, por el importe que con ocasión de la adquisición del medio de transporte se haya determinado como base imponible a efectos del Impuesto sobre el Valor Añadido, de un impuesto equivalente o, a falta de ambos, por el importe total de la contraprestación satisfecha por el adquirente, determinada conforme al artículo 78 de la Ley del Impuesto sobre el Valor Añadido. No obstante, en este último caso, no formarán parte de la base imponible las cuotas del Impuesto General Indirecto Canario satisfechas o soportadas directamente por el vendedor del medio de transporte.

b) En los medios de transporte usados, por su valor de mercado en la fecha de devengo del impuesto.

Cuando se trate de medios de transporte que hubieran estado previamente matriculados en el extranjero y que sean objeto de primera matriculación definitiva en España teniendo la condición de usados, del valor de mercado se minorará, en la medida en que estuviera incluido en el mismo, el importe residual de las cuotas de los impuestos indirectos que habrían sido exigibles, sin ser deducibles, en el caso de que el medio de transporte hubiera sido objeto de primera matriculación definitiva en España hallándose en estado nuevo. A estos efectos, el citado importe residual se determinará aplicando sobre el valor de mercado

del medio de transporte usado en el momento del devengo un porcentaje igual al que, en su día, hubieran representado las cuotas de tales impuestos en el precio de venta, impuestos incluidos, del indicado medio de transporte en estado nuevo.

Los sujetos pasivos podrán utilizar, para determinar el valor de mercado, los precios medios de venta aprobados al efecto por el Ministro de Economía y Hacienda que estuviesen vigentes en la fecha de devengo del impuesto. En los casos en que sea aplicable la minoración a que se refiere el párrafo anterior, el Ministro de Economía y Hacienda establecerá el procedimiento para determinar la parte de dichos precios medios que corresponde al importe residual de las cuotas de los impuestos indirectos soportadas.

Cuando los sujetos pasivos declaren un valor de mercado determinado conforme a lo previsto en el párrafo anterior, la Administración tributaria no podrá comprobar por los otros medios previstos en el artículo 57 de la Ley General Tributaria el valor así declarado.

Artículo 70. *Tipo impositivo.*

1. Para la determinación de los tipos impositivos aplicables se establecen los siguientes epígrafes:

Epígrafe 1.º

a) Vehículos cuyas emisiones oficiales de CO_2 no sean superiores a 120 g/km, con excepción de los vehículos tipo «quad» y de los vehículos comprendidos en los epígrafes 6.º, 7.º, 8.º y 9.º

b) Vehículos provistos de un solo motor que no sea de combustión interna, con excepción de los vehículos tipo «quad».

Epígrafe 2.º Vehículos cuyas emisiones oficiales de CO_2 sean superiores a 120 g/km y sean inferiores a 160 g/km, con excepción de los vehículos tipo «quad» y de los vehículos comprendidos en el epígrafe 9.º

Epígrafe 3.º Vehículos cuyas emisiones oficiales de CO_2 no sean inferiores a 160 g/km y sean inferiores a 200 g/km, con excepción de los vehículos tipo «quad» y de los vehículos comprendidos en el epígrafe 9.º

Epígrafe 4.º

a) Vehículos cuyas emisiones oficiales de CO_2 sean iguales o superiores a 200 g/km, con excepción de los vehículos tipo «quad» y de los vehículos comprendidos en el epígrafe 9.º

b) Vehículos respecto de los que sea exigible la medición de sus emisiones de CO_2, cuando estas no se acrediten.

c) Vehículos comprendidos en las categorías N2 y N3 acondicionados como vivienda.

d) Vehículos tipo «quad». Se entiende por vehículo tipo «quad» el vehículo de cuatro o más ruedas, con sistema de dirección mediante manillar en el que el conductor va sentado a horcajadas y que está dotado de un sistema de tracción adecuado a un uso fuera de carretera.

e) Motos náuticas. Se entiende por «moto náutica» la embarcación propulsada por un motor y proyectada para ser manejada por una o más personas sentadas, de pie o de rodillas, sobre los límites de un casco y no dentro de él.

Epígrafe 5.º

a) Vehículos no comprendidos en los epígrafes 1.º, 2.º, 3.º, 4.º, 6.º, 7.º, 8.º ó 9.º

b) Embarcaciones y buques de recreo o de deportes náuticos, con excepción de las motos náuticas.

c) Aviones, avionetas y demás aeronaves.

Epígrafe 6.º Motocicletas no comprendidas en la letra c) del epígrafe 9.º cuyas emisiones oficiales de CO_2 no sean superiores a 100 g/km.

Epígrafe 7.º Motocicletas no comprendidas en la letra c) del epígrafe 9.º cuyas emisiones oficiales de CO_2 sean superiores a 100 g/km y sean inferiores o iguales a 120 g/km.

Epígrafe 8.º Motocicletas no comprendidas en la letra c) del epígrafe 9.º cuyas emisiones oficiales de CO_2 sean superiores a 120 g/km y sean inferiores a 140 g/km.

Epígrafe 9.º

a) Motocicletas no comprendidas en la letra c) de este epígrafe cuyas emisiones oficiales de CO_2 sean iguales o superiores a 140 g/km.

b) Motocicletas no comprendidas en la letra c) de este epígrafe cuyas emisiones oficiales de CO_2 no se acrediten.

c) Motocicletas que tengan una potencia CEE igual o superior a 74Kw (100 cv) y una relación potencia neta máxima, masa del vehículo en orden de marcha, expresada en kw/kg igual o superior a 0,66, cualesquiera que sean sus emisiones oficiales de CO_2.

2. Los tipos impositivos aplicables serán los siguientes:

a) Los tipos que, conforme a lo previsto en el artículo 43 de la Ley 21/2001, de 27 de diciembre, por la que se regulan las medidas fiscales y administrativas del nuevo sistema de financiación de las Comunidades Autónomas de régimen común y Ciudades con Estatuto de Autonomía, hayan sido aprobados por la Comunidad Autónoma.

b) Si la Comunidad Autónoma no hubiese aprobado los tipos a que se refiere el párrafo anterior, se aplicarán los siguientes:

Epígrafes	Península e Illes Balears	Canarias
1.º y 6.º	0,00 por 100	0,00 por 100
2.º y 7.º	4,75 por 100	3,75 por 100
3.º y 8.º	9,75 por 100	8,75 por 100
4.º y 9.º	14,75 por 100	13,75 por 100
5.º	12,00 por 100	11,00 por 100

c) En Ceuta y Melilla se aplicarán los siguientes tipos impositivos:

Epígrafes	0 por 100
1.º y 6.º	0 por 100
2.º y 7.º	0 por 100
3.º y 8.º	0 por 100
4.º y 9.º	0 por 100
5.º	0 por 100

3. El tipo impositivo aplicable será el vigente en el momento del devengo.

4. Cuando el devengo del impuesto haya tenido lugar en Ceuta y Melilla y el medio de transporte sea objeto de importación definitiva en la península e Illes Balears o en Canarias, se liquidará el impuesto a los tipos impositivos resultantes de multiplicar los tipos indicados en los párrafos a) o b) del apartado 2 anterior, según proceda, por los coeficientes siguientes:

a) Si la importación definitiva tiene lugar dentro del primer año siguiente a la realización del hecho imponible: 1,00.

b) Si la importación definitiva tiene lugar dentro del segundo año siguiente a la realización del hecho imponible: 0,67.

c) Si la importación definitiva tiene lugar dentro del tercer o cuarto año siguientes a la realización del hecho imponible: 0,42.

En los casos previstos en este apartado la base imponible estará constituida por el valor en aduana del medio de transporte.

5. Cuando el medio de transporte por el que se haya devengado el impuesto en Canarias sea objeto de introducción, con carácter definitivo, en la península e Illes Balears, dentro del primer año siguiente a la realización del hecho imponible, el titular deberá autoliquidar e ingresar las cuotas correspondientes a la diferencia entre el tipo impositivo aplicable en la Comunidad Autónoma de Canarias y el tipo que corresponda aplicar en la Comunidad Autónoma en que sea objeto de introducción con carácter definitivo, sobre una base imponible que estará constituida por el valor del medio de transporte en el momento de la introducción.

Lo dispuesto en el párrafo anterior de este apartado no será aplicable cuando, en relación con el medio de transporte objeto de la introducción, ya se hubiera exigido el impuesto en Canarias con aplicación de un tipo impositivo no inferior al vigente en las Comunidades Autónomas peninsulares o en la de Illes Balears para dicho medio de transporte en el momento de la introducción.

6. Las liquidaciones y autoliquidaciones que procedan en virtud de los apartados 4 y 5 de este articulo no serán exigibles en los casos de traslado de la residencia del titular del medio de transporte al territorio en el que tienen lugar, según el caso, la importación definitiva o la introducción definitiva. La aplicación de lo dispuesto en este apartado está condicionada al cumplimiento de los siguientes requisitos:

a) Los interesados deberán haber tenido su residencia habitual en Ceuta y Melilla o en Canarias, según el caso, al menos durante los doce meses consecutivos anteriores al traslado.

b) Los medios de transporte deberán haber sido adquiridos en las condiciones normales de tributación existentes, según el caso, en Ceuta y Melilla o en Canarias, y no se deberán haber beneficiado de ninguna exención o devolución con ocasión de su salida de dichos territorios.

c) Los medios de transporte deberán haber sido utilizados por el interesado en su antigua residencia durante un período mínimo de seis meses antes de haber abandonado dicha residencia.

d) Los medios de transporte a que se refiere el presente apartado no deberán ser transmitidos durante el plazo de los doce meses posteriores a la importación o introducción. El incumplimiento de este requisito determinará la práctica de la correspondiente liquidación o autoliquidación con referencia al momento en que se produjera dicho incumplimiento.

7. Las emisiones oficiales de CO_2 se acreditarán, en su caso, por medio de un certificado expedido al efecto por el fabricante o importador del vehículo excepto en los casos en que dichas emisiones consten en la tarjeta de inspección técnica o en cualquier otro documento de carácter oficial expedido individualmente respecto del vehículo de que se trate.

Artículo 70 bis. *Cuota del impuesto.*

1. La cuota tributaria será el resultado de aplicar a la base imponible los tipos impositivos regulados en el artículo 70.

2. No obstante, la cuota tributaria se fijará por cada mes o fracción de mes que los medios de transporte se destinen a ser utilizados en el territorio de aplicación del impuesto en los siguientes supuestos:

a) Cuando se trate de vehículos automóviles matriculados en otro Estado miembro, puestos a disposición de una persona física residente en España por personas o entidades establecidas en otro Estado miembro, siempre que se cumplan los siguientes requisitos:

1.º Que la puesta a disposición se produzca como consecuencia de la relación laboral que se mantenga con la persona física residente, ya sea en régimen de asalariado o no.

2.º Que se destine el vehículo a ser utilizado esencialmente en el territorio de aplicación del impuesto con carácter permanente.

b) Cuando se trate de medios de transporte matriculados en otro Estado miembro y que sean alquilados a un proveedor de otro Estado miembro por personas o entidades residentes en España durante un periodo superior a tres meses.

En concreto, la cuota tributaria será el resultado de multiplicar el importe determinado conforme al apartado 1 por los siguientes porcentajes:

Los 12 primeros meses: 3 por 100.

De los 13 a los 24 meses: 2 por 100.

De los 25 meses en adelante: 1 por 100.

El importe de la cuota tributaria determinada conforme a lo establecido en este apartado no podrá ser superior al importe de la misma calculada conforme al apartado 1.

Artículo 71. *Liquidación y pago del impuesto.*

1. El impuesto deberá ser objeto de autoliquidación e ingreso por el sujeto pasivo en el lugar, forma, plazos e impresos que establezca el Ministro de Hacienda y Administraciones Públicas.

Cuando la cuota tributaria se haya determinado conforme a lo establecido en el apartado 2 del artículo 70 bis, y los órganos de la Administración Tributaria lo consideren necesario, junto con la correspondiente autoliquidación se garantizará el importe restante que hubiese correspondido ingresar si la cuota tributaria se hubiese determinado conforme a lo establecido en el apartado 1 del artículo 70 bis, mediante aval solidario de entidad de crédito o sociedad de garantía recíproca o mediante certificado de seguro de caución.

El importe de la garantía será devuelto cuando se acredite que el medio de transporte se ha enviado fuera del territorio de aplicación del impuesto.

La utilización del medio de transporte dentro del territorio de aplicación del impuesto durante un periodo de tiempo superior al declarado sin que hubiera sido objeto de regularización por el sujeto pasivo, dará lugar a la liquidación de la cuota tributaria del impuesto calculada de acuerdo con lo establecido en el apartado 1 del artículo 70 bis minorada en el importe previamente ingresado.

2. La autoliquidación deberá ser visada por la Administración Tributaria, en la forma que establezca el Ministro de Economía y Hacienda, con carácter previo a la matriculación definitiva ante el órgano competente. Cuando la cuota resultante de la autoliquidación sea inferior a la que resultaría de aplicar los precios medios de venta aprobados por el Ministro de Economía y Hacienda, la Administración Tributaria, con carácter previo al otorgamiento del visado, podrá proceder a la comprobación del importe o valor consignado como base imponible de acuerdo con lo previsto en el artículo 57 de la Ley 58/2003, de 17 de diciembre, General Tributaria. Los precios medios a considerar serán los vigentes en el momento en que el interesado solicite el visado ante la Administración Tributaria. También podrá procederse a la comprobación previa del importe o valor declarado cuando no exista precio medio de venta aprobado por el Ministro de Economía y Hacienda para el medio de transporte al que se refiera la autoliquidación presentada.

El plazo máximo para efectuar la comprobación será de sesenta días contados a partir de la puesta a disposición de la documentación del medio de transporte ante la Administración Tributaria. El transcurso del citado plazo sin que se haya realizado la comprobación determinará el otorgamiento provisional del visado sobre la base del importe o valor declarado por el obligado tributario. A efectos del cómputo del plazo resultará de aplicación lo dispuesto en el apartado 2 del artículo 104 de la Ley General Tributaria. El visado podrá otorgarse con carácter provisional, sin previa comprobación del importe o valor, en el momento de la presentación de la autoliquidación, lo que podrá efectuarse mediante la emisión de un código electrónico.

El otorgamiento del visado con carácter provisional no impedirá la posterior comprobación administrativa de la autoliquidación en todos sus elementos.

3. Para efectuar la matriculación definitiva del medio de transporte, deberá acreditarse el pago del impuesto o, en su caso, el reconocimiento de la no sujeción o de la exención.

Artículo 72. *Infracciones y sanciones.*

Las infracciones tributarias en este impuesto se calificarán y sancionarán conforme a lo establecido en la Ley General Tributaria y demás normas de general aplicación.

Artículo 73. *Disposiciones particulares en relación con Ceuta y Melilla.*

El rendimiento derivado de este impuesto en el ámbito territorial de las ciudades de Ceuta y Melilla corresponderá a los respectivos Ayuntamientos, sin perjuicio de su gestión, liquidación, recaudación, inspección y revisión por los órganos competentes de la Administración tributaria del Estado.

Artículo 74. *Disposiciones particulares en relación con el Régimen Económico Fiscal de Canarias.*

El rendimiento derivado de este impuesto en el ámbito de la Comunidad Autónoma de Canarias corresponderá a la Comunidad Autónoma, sin perjuicio de su gestión, liquidación, recaudación, inspección y revisión por los órganos competentes de la Administración tributaria del Estado. Respecto de la recaudación del impuesto, será de aplicación lo previsto en el artículo 64 y en la disposición adicional tercera de la Ley 20/1991, de 7 de junio, de modificación de los aspectos fiscales del Régimen Económico Fiscal de Canarias.

[. . .]

Disposición adicional primera.

1. Deberán ser objeto de matriculación definitiva en España los medios de transporte, nuevos o usados, a que se refiere la presente Ley, cuando se destinen a ser utilizados en el territorio español por personas o entidades que sean residentes en España o que sean titulares de establecimientos situados en España.

2. Sin perjuicio de lo establecido en la normativa específica reguladora de la matriculación de medios de transporte, no será exigible el cumplimiento de la obligación prevista en el apartado anterior cuando, en relación con la exigencia del Impuesto Especial sobre Determinados Medios de Transporte establecida en la letra d) del número 1 del artículo 65 de esta Ley y dentro de los plazos establecidos en dicho precepto:

a) se haya autoliquidado e ingresado el impuesto, o bien

b) se haya solicitado de la Administración Tributaria el reconocimiento previo de la aplicación de un supuesto de no sujeción o de exención del impuesto, en los casos en que así esté previsto, o bien

c) se haya presentado una declaración ante la Administración Tributaria relativa a una exención del impuesto.

3. Sin perjuicio de lo establecido en la normativa específica reguladora de la matriculación de medios de transporte, tampoco será exigible el cumplimiento de la obligación prevista en el apartado 1 anterior cuando el impuesto correspondiente a esa sujeción haya sido objeto de liquidación por parte de la Administración Tributaria e ingresado el importe correspondiente.

4. Cuando se constate el incumplimiento de la obligación a que se refieren los apartados anteriores, los órganos de la Administración tributaria o los órganos competentes en materia de tráfico, seguridad vial, navegación o navegación aérea darán al obligado tributario un plazo de cinco días para cumplirla o para presentar aval solidario de entidad de crédito o sociedad de garantía recíproca o certificado de seguro de caución que garantice el pago del Impuesto Especial sobre Determinados Medios de Transporte. Transcurrido ese plazo sin que se produzca la matriculación definitiva o sin que se presente dicho aval o certificado, dichos órganos procederán a la inmovilización del medio de transporte hasta que se acredite la regularización de su situación administrativa y tributaria. No obstante, la inmovilización será levantada en el caso de que el obligado tributario presente aval solidario o certificado de seguro en los términos indicados.

[. . .]

Disposición transitoria séptima. *Impuesto sobre Determinados Medios de Transporte.*

1. La primera matriculación de medios de transporte no estará sujeta al Impuesto Especial cuando el devengo del Impuesto sobre el Valor Añadido correspondiente a su entrega o importación se haya producido antes del día 1 de enero de 1993.

No obstante lo dispuesto en el párrafo anterior, estará sujeta al Impuesto Especial sobre Determinados Medios de Transporte la primera transmisión que tenga lugar durante 1993 y 1994 de medios de transporte matriculados entre los días 23 de octubre de 1992 y 31 de diciembre de 1992, ambos inclusive, cuando el transmitente de dichos medios, habiendo soportado con ocasión de su adquisición el Impuesto sobre el Valor Añadido al tipo

incrementado, tuviera derecho a la deducción de las cuotas de éste. Lo dispuesto en este párrafo no será de aplicación a los medios de transporte en los que, conforme a lo dispuesto en los artículos 65 y 66 de esta Ley, concurra algún supuesto de no sujeción o de exención, ni a aquellos medios de transporte que se envíen fuera del territorio nacional o se exporten y que no se reintroduzcan en el territorio nacional o se reimporten antes del 31 de diciembre de 1994.

2. Los vehículos de exclusiva aplicación industrial, comercial, agraria, clínica o científica, cuyos modelos de serie hubiesen sido homologados por la Administración tributaria con anterioridad al 1 de enero de 1993, conservarán dicha homologación a efectos de lo previsto en el apartado 1.a).3.) del artículo 65 de la presente Ley.

[. . .]

Disposición derogatoria primera.

1. Sin perjuicio de lo establecido en las disposiciones transitorias de esta Ley, a su entrada en vigor quedarán derogadas todas las disposiciones que se opongan a lo dispuesto en ella y, en particular, la Ley 45/1985, de 23 de diciembre, de Impuestos Especiales.

2. En tanto que por el Gobierno no se aprueben las disposiciones reglamentariasde desarrollo de la presente Ley, continuarán vigentes las normas reglamentarias sobre los impuestos especiales vigentes el 31 de diciembre de 1992, en lo que no se oponga a la misma o a los reglamentos y directivas comunitarios vigentes en materia de impuestos especiales.

[. . .]

Disposición final primera. *Entrada en vigor.*

La presente Ley entrará en vigor el día 1 de enero de 1993.

Disposición final segunda. *Habilitación a la Ley de Presupuestos.*

La estructura de las tarifas, los tipos impositivos, los supuestos de no sujeción, las exenciones y la cuantía de las sanciones establecidos en esta Ley podrán ser modificados por las Leyes de Presupuestos de cada año, que podrán igualmente proceder a la adaptación de los valores monetarios que figuran en la misma, en función de las variaciones del tipo de cambio del Ecu a la actualización de las referencias a los códigos NC y, en general, al mantenimiento del texto de esta Ley ajustado a la normativa comunitaria.

Además, en relación con el Impuesto sobre los Líquidos de Cigarrillos Electrónicos y otros Productos relacionados con el Tabaco, las Leyes de Presupuestos de cada año podrán modificar el ámbito objetivo, las definiciones de los productos gravados y los epígrafes en función de los cuales se determinan los tipos impositivos.

[. . .]

Información relacionada

- Téngase en cuenta sobre la interpretación de determinados preceptos de esta Ley, la Resolución 1/1994, de 10 de enero. Ref. BOE-A-1994-801

§ 94

Orden de 16 de diciembre de 1998 por la que se regula el procedimiento abreviado de registro y matriculación de las motos náuticas

Ministerio de Fomento
«BOE» núm. 11, de 13 de enero de 1999
Última modificación: sin modificaciones
Referencia: BOE-A-1999-784

El constante auge de la náutica deportiva ha supuesto la aparición en nuestras playas y lugares de baño de una nueva actividad deportiva, la navegación de motos náuticas, que conlleva un incremento de los riesgos para la seguridad de la navegación y de la vida humana en el mar por el peligro potencial que su uso representa.

La fabricación en serie de las citadas embarcaciones, su adquisición en tiendas de importación y comercios especializados o entre particulares, la no obligatoriedad de su inscripción en el Registro Mercantil, dado su carácter deportivo, y la exención de documentos identificativos tales como la Patente de Navegación o el Rol de Despacho y Dotación, son razones que aconsejan una modulación del procedimiento general que para el registro y matriculación de buques prevé el Real Decreto 1027/1989, de 28 de julio, por el que se regula el abanderamiento, matriculación y registro marítimo.

A la vista de tales circunstancias, se ha considerado necesario establecer un procedimiento abreviado de registro y matriculación de las motos náuticas que, al tiempo que facilite su tramitación, consiga una mejor identificación de la moto en su navegación por las playas y lugares de baño y tenga en cuenta que su adquisición está exenta de los expedientes de autorización de construcción, que su propiedad no necesita acreditarse mediante escritura pública, que no precisan darse de baja en registros de procedencia, certificados ni tampoco inscripción en el Registro Mercantil.

Para facilitar a los usuarios los trámites de inscripción se prevé, finalmente, que puedan matricularse las motos náuticas en las Capitanías Marítimas de Primera Categoría, en listados informáticos dedicados exclusivamente a tal fin.

En virtud de lo expuesto, dispongo:

Artículo 1. *Objeto.*

Esta Orden tiene por objeto regular el procedimiento abreviado de matrícula, registro e identificación de las motos náuticas que se utilicen o vayan a utilizar en aguas marítimas en las que España ejerce soberanía, derechos soberanos o jurisdicción, con finalidad exclusivamente recreativa, pertenecientes a personas físicas o jurídicas españolas o extranjeras residentes en España y que deban matricularse en la Lista Sexta o Séptima del Registro de Matrícula de Buques, en atención a su explotación mercantil o particular.

Artículo 2. *Matrícula y asignación de la señal identificativa.*

En todas las Capitanías de Primera Categoría se abrirá un folio separado y exclusivo de carácter electrónico secuencial, dentro de las Listas Sexta y Séptima del Registro de Matrícula de Buques, para la inscripción de las motos náuticas.

Una vez matriculada la moto náutica en el folio y Lista que le corresponda, se le asignará una señal alfa-numérica que deberá llevar pintada o fijada al casco de la misma de forma indeleble, siendo sus caracteres de color blanco sobre cascos oscuros y negro sobre cascos blancos o claros, y de un tamaño no inferior a 10 centímetros de altura y de anchura proporcional.

La señal estará formada por números y grupos de letras separadas por guiones, según se expresa a continuación: La cifra 6 ó 7, según la moto se destine a uso particular o al alquiler, seguida del grupo de letras de la provincia marítima en cuya Capitanía de Primera Categoría se matricule, y a continuación el número del folio/año de inscripción.

Artículo 3. *Matrícula y entrega de la Licencia de Navegación.*

1. Los adquirentes o titulares de motos náuticas solicitarán su inscripción en la correspondiente lista y folio de la Capitanía Marítima de Primera Categoría que deseen mediante una solicitud en la que deben constar necesariamente los siguientes datos:

Nombre y apellidos.
Número del documento nacional de identidad o pasaporte del adquirente.
Domicilio.
Fecha de adquisición de la moto náutica.
Marca, modelo y número del bastidor y/o casco.

En los casos de cambio de titularidad de las motos náuticas ya inscritas, la solicitud deberá contener, además, los siguientes datos: Titular anterior, fecha de venta y número de identificación de la moto.

Las solicitudes deberán acompañarse de una copia conformada de la factura legal de compra o del impreso oficial de pago del Impuesto por Transmisiones Patrimoniales y Actos Jurídicos Documentados, en los casos de cambio de titularidad mediante contrato de compraventa.

2. La Capitanía Marítima asignará la correspondiente señal identificativa, en un plazo máximo de quince días, mediante la entrega de un documento que surtirá los efectos de Licencia de Navegación, en el que figurarán los siguientes datos:

Nombre, apellidos y número del documento nacional de identidad o del pasaporte a favor de quien se expide el documento.
Número de identificación otorgado.
Marca, modelo y número de bastidor y/o casco de la moto cuya señal identificativa se asigna.

3. El documento al que se refiere el apartado anterior deberá mantenerse a bordo de las motos náuticas cuando éstas naveguen. Caso de ser requerida por las autoridades competentes y no encontrarse a bordo, los interesados dispondrán del plazo de cinco días hábiles para justificar ante las mismas la existencia del documento.

Artículo 4. *Cambio de titularidad.*

Los cambios de titularidad de una moto náutica inscrita deberán ser comunicados por el adquirente a la Capitanía Marítima donde la moto está inscrita, con la finalidad de que en la misma se tome razón del nuevo propietario y se extienda la nueva Licencia de Navegación.

Artículo 5. *Infracciones.*

1. Constituye infracción administrativa grave, de conformidad con lo previsto en el artículo 115.3.b) de la Ley 27/1992, de 24 de noviembre, de Puertos del Estado y de la Marina Mercante, la navegación de motos náuticas sin señal identificativa dentro de las aguas marítimas en las que España ejerce soberanía, derechos soberanos o jurisdicción.

2. Constituye infracción administrativa grave, de conformidad con lo previsto en el artículo 115.3.ñ) de la Ley 27/1992, el incumplimiento del deber de comunicar los cambios de titularidad de las motos náuticas inscritas.

Disposición final primera.

Se autoriza al Director general de la Marina Mercante para dictar las disposiciones que sean necesarias para la aplicación de esta Orden.

Disposición final segunda.

Esta Orden entrará en vigor a los tres meses de publicación en el «Boletín Oficial del Estado».

§ 95

Real Decreto 259/2002, de 8 de marzo, por el que se actualizan las medidas de seguridad en la utilización de las motos náuticas. [Inclusión parcial]

Ministerio de Fomento
«BOE» núm. 61, de 12 de marzo de 2002
Última modificación: 30 de diciembre de 2025
Referencia: BOE-A-2002-4919

El incremento constante del parque de motos náuticas y de sus niveles de potencia impone la necesidad de aprobar las normas de seguridad necesarias para reducir el riesgo de accidentes que su utilización comporta, tanto para quienes las manejan como para los bañistas, en razón de la proximidad a la costa en donde dicha actividad se practica.

Este Real Decreto viene a cumplir, en desarrollo de las previsiones contenidas en el artículo 86.1 de la Ley 27/1992, de 24 de noviembre, de Puertos del Estado y de la Marina Mercante, dicha finalidad. Para ello, se amplía sustancialmente el alcance de las normas de seguridad hasta ahora vigentes contenidas en la Orden de 22 de julio de 1999, por la que se establecen medidas de seguridad para el gobierno de motos náuticas, se crea una nueva titulación náutico-deportiva, dividida en tres categorías, necesaria para la navegación con dichos artefactos, hasta ahora exenta de dicho requisito, y se imponen a las empresas dedicadas al alquiler de motos unas obligaciones de funcionamiento destinadas a garantizar la utilización de las motos de las que dispongan en condiciones de seguridad.

Por otra parte, la Orden de 16 de diciembre de 1998 por la que se regula el procedimiento abreviado de registro y matriculación de las motos náuticas, prevé exclusivamente el procedimiento de matriculación de motos utilizadas con fines recreativos, deportivos o comerciales. Sin embargo, la versatilidad de estos artefactos náuticos se ha traducido en que su utilización alcance también a las Administraciones públicas y entidades públicas dedicadas a funciones de salvamento de vidas humanas, cuyas embarcaciones deben inscribirse en la Lista octava del Registro de Matrícula de Buques regulado en el Real Decreto 1027/1989, de 28 de julio, sobre abanderamiento, matriculación de buques y registro marítimo, respecto de las cuales la citada Orden omite cualquier referencia. El presente Real Decreto viene a suplir dicho vacío, al establecer las normas necesarias para llevar a cabo dicha matriculación.

Desde la perspectiva de su adecuación a la ordenación constitucional de competencias, las medidas establecidas en este Real Decreto constituyen, de conformidad con lo previsto en el artículo 6.1.c) de la Ley 27/1992, normas reguladoras de la marina mercante, materia que el artículo 149.1.20.ª de la Constitución atribuye, con carácter exclusivo, al Estado.

En su virtud, a propuesta del Ministro de Fomento, de acuerdo con el Consejo de Estado y previa deliberación del Consejo de Ministros en su reunión del día 8 de marzo de 2002,

DISPONGO:

Artículo 1. *Objeto.*

Este Real Decreto tiene por objeto establecer las medidas de seguridad apropiadas para el gobierno de las motos náuticas que naveguen por las aguas marítimas interiores y por el mar territorial español y regular las modalidades de su utilización.

Asimismo, establece las reglas necesarias para la matriculación de las motos náuticas que sean propiedad o estén a disposición de organismos públicos y se utilicen en tareas de vigilancia, o de instituciones dedicadas al salvamento marítimo y de vidas humanas en la mar.

Artículo 2. *Modalidades de utilización.*

Las motos náuticas podrán ser utilizadas de los siguientes modos:

1. Uso particular de la moto náutica por su propietario o persona autorizada por el mismo. La zona de navegación de las motos náuticas que se gobiernen bajo esta modalidad se sujetará a lo previsto en el artículo 10 de este Real Decreto.

2. Uso en la modalidad de alquiler de una moto náutica explotada por una empresa dedicada al alquiler de las mismas, oficialmente autorizada para dicho fin. A su vez, se contemplarán tres modalidades de alquiler:

a) Alquiler por horas o fracción, por empresas dedicadas a esta actividad y provistas de las instalaciones que se determinan en este real decreto. La zona de navegación de las motos náuticas que se gobiernen bajo esta modalidad se ajustará, como máximo, a los límites del circuito establecido para ello en el artículo 7.3.b), excepto en el caso de que el usuario que gobierne la moto esté provisto del título correspondiente, en cuyo caso se asimilará al arrendamiento por días.

b) Alquiler por horas o fracción, por las empresas dedicadas al arrendamiento de motos náuticas, para la realización de excursiones colectivas en navegación y excursiones individuales con el monitor con titulación de motonáutica patroneando la moto náutica y el usuario de pasajero.

c) Arrendamiento por días, por empresas que se dedican a dicha actividad desde instalaciones no situadas en la mar. La zona de navegación de las motos náuticas que se gobiernen bajo esta modalidad será la misma que la de las de uso particular.

3. Uso por instituciones u organismos públicos. Sólo podrán usarse en tareas de vigilancia y demás funciones policiales, así como para el auxilio y el salvamento marítimo de vidas humanas y bienes.

Las motos náuticas dedicadas permanentemente a actividades de auxilio y salvamento marítimo irán pintadas de color naranja.

Artículo 3. *Matriculación y seguro de responsabilidad civil.*

1. Las motos náuticas pertenecientes a personas físicas o jurídicas españolas o extranjeras residentes en España, deberán estar previamente matriculadas, registradas e identificadas, de acuerdo con la Orden de 16 de diciembre de 1998, por la que se regula el procedimiento abreviado de registro y matriculación de motos náuticas.

2. Las motos náuticas que utilicen o sean propiedad de los organismos públicos en tareas de vigilancia, o de instituciones dedicadas al salvamento marítimo y de vidas humanas en la mar, serán objeto de matriculación y se registrarán en la Lista octava del Registro de Matrícula de Buques regulado en el Real Decreto 1027/1989, de 28 de julio, sobre abanderamiento, matriculación de buques y registro marítimo, mediante el procedimiento regulado en la Orden señalada en el apartado 1 anterior.

3. Las motos náuticas deberán estar aseguradas en los términos previstos en el Reglamento del seguro de responsabilidad civil de suscripción obligatoria para embarcaciones de recreo o deportivas, aprobado por el Real Decreto 607/1999, de 16 de abril. Además, las motos náuticas destinadas al uso en cualquiera de las modalidades de alquiler recogidas en el apartado 2 del artículo 2, deberán contar con un seguro de accidentes, aplicándose con carácter supletorio para fijar la cuantía del mismo los importes

de las indemnizaciones previstas en el anexo del Reglamento del Seguro Obligatorio de Viajeros, aprobado por Real Decreto 1575/1989, de 22 de diciembre.

Artículo 4. *Edad mínima.*

Para gobernar motos náuticas en cualquiera de sus modalidades será necesario haber cumplido los dieciocho años de edad. Los menores de dicha edad que hayan cumplido los dieciséis años podrán, no obstante, manejar dichas embarcaciones, siempre que dispongan del consentimiento de sus padres o tutores. Dicho consentimiento deberá constar en un documento firmado por quien lo preste, junto con la fotocopia de su documento nacional de identidad o pasaporte, debiendo el menor que gobierne la moto náutica estar en disposición de exhibir dicho consentimiento en todo momento.

Artículo 5. *Titulación exigida para el gobierno de las motos náuticas.*

1. Para gobernar motos náuticas, en la modalidad de uso particular, el usuario deberá estar en posesión de algunos de los títulos de patrón para la navegación básica, patrón de embarcaciones de recreo, patrón de yate y capitán de yate, regulados por el Real Decreto 875/2014, de 10 de octubre, por el que se regulan las titulaciones náuticas para el gobierno de las embarcaciones de recreo.

2. Asimismo, se podrán gobernar las motos náuticas, sin limitación de potencia, mediante la obtención de la licencia prevista en el artículo 11 del Real Decreto 875/2014, de 10 de octubre.

3. Para el gobierno de motos náuticas arrendadas por días, de acuerdo con la modalidad prevista en el artículo 2.2.c), se requerirá estar en posesión del título correspondiente, de acuerdo con los apartados 1 y 2. En todo caso, los datos de la tarjeta acreditativa exhibida por los usuarios que vayan a gobernar la moto deberán figurar en el contrato de arrendamiento.

4. Para el gobierno de motos náuticas en las modalidades de alquiler previstas en las letras a) y b) del artículo 2.2, no será preciso que los usuarios tengan titulación alguna cuando las motos se utilicen en circuito o en excursiones colectivas en los términos previstos en el artículo 7.

Artículo 6. *Uso particular de las motos náuticas.*

1. El Uso particular de las motos náuticas no faculta para el transporte de pasajeros o mercancías en régimen comercial, salvo las excepciones previstas en el artículo 35.4 del Real Decreto 875/2014, de 10 de octubre.

2. Las motos náuticas podrán ser utilizadas para el remolque de esquiadores náuticos o artefactos flotantes de uso deportivo o recreativo, siendo preciso cumplir con las siguientes condiciones:

a) En ningún momento el número total de personas a bordo de la moto y remolcadas podrá superar el de las plazas autorizadas de la moto náutica.

b) El trayecto deberá efectuarse siempre fuera de las zonas de baño, balizadas o no, y respetando la normativa de prevención de abordajes.

c) Los artefactos flotantes no podrán ser ocupados por más personas que las establecidas en las instrucciones técnicas del fabricante del artefacto o, en defecto de estas, no se podrá transportar un número de personas que puedan dificultar o poner en peligro la moto náutica, de acuerdo con su potencia o características náuticas.

d) Las personas que ocupen la moto remolcante y los artefactos remolcados deberán llevar chaleco salvavidas, conforme a lo dispuesto en el artículo 9.

3. En ningún caso estará permitido el arrastre o remolque de otros artefactos u objetos flotantes distintos a los reseñados en este artículo.

4. Lo dispuesto en este artículo quedará sin efecto si se produjeran circunstancias que hicieran necesario el arrastre o remolque de artefactos u objetos por razones de seguridad marítima o de la vida humana en la mar.

Artículo 7. *Empresas de alquiler de motos náuticas por horas o fracción.*

1. Las empresas que se dediquen al alquiler de motos náuticas por horas o fracción deberán estar en posesión de los preceptivos permisos de las Administraciones competentes y presentar una declaración responsable ante la Capitanía Marítima que corresponda al lugar en que se encuentre la base o instalación de que se trate.

2. La Capitanía Marítima que corresponda verificará, con posterioridad a la presentación de la declaración responsable, que la empresa cuente al menos con la siguiente infraestructura:

a) Que el abastecimiento de las motos se efectué exclusivamente en puerto o en un lugar especialmente preparado para tal tarea. El mismo se deberá llevar a cabo por personal técnico de la empresa de alquiler, quedando expresamente prohibido el abastecimiento o venta de combustible a motos náuticas u otras embarcaciones distintas de las dedicadas al alquiler por la empresa o de las señaladas en la letra b) siguiente. Queda asimismo prohibido el abastecimiento en las playas.

b) Una embarcación o moto náutica para el traslado de los usuarios. Si la actividad tiene su base de salida desde un puerto y tiene la autorización correspondiente para partir desde esa base, no sería necesario este requisito.

c) Si fuera necesaria su utilización, una zona donde poder fondear las motos náuticas, o plataformas flotantes donde permanezcan las motos, hasta que sean utilizadas por los usuarios, de acuerdo con la ubicación que determine la Administración competente. Las motos náuticas de alquiler no podrán estar varadas o estacionadas en la playa.

d) Una zona donde poder explicar el funcionamiento de la moto náutica y las normativas a cumplir a todos los usuarios que vayan a ir a bordo de las motos. Esta zona podrá estar en el puerto, plataforma flotante o cualquier otro espacio donde se evite que el usuario se pueda sentir indispuesto por la acción del mar. Dicha explicación deberá ser dada por uno de los monitores. Esta clase teórica, se realizará antes de la utilización de las motos náuticas, será sobre su manejo y normas básicas de navegación. Dichas clases teóricas tendrán la duración necesaria que asegure que los usuarios asimilen los conocimientos teóricos indispensables para su buen manejo y la seguridad en la navegación.

e) Una embarcación o moto náutica de salvamento para el traslado de los usuarios y de aquellos otros que participen en los cursos de instrucción.

f) Las motos náuticas, para que puedan ser alquiladas por los usuarios, estarán registradas y matriculadas en la lista sexta de acuerdo con lo dispuesto en la Orden de 16 de diciembre de 1998.

g) La potencia máxima de las motos de alquiler utilizadas en las modalidades de circuito o excursiones colectivas en navegación estará limitada a 60 cv.

h) Disposición de los elementos mínimos de seguridad que se especifican en el artículo 9 para los usuarios de las motos náuticas, en función del número de las mismas de que disponga la empresa de alquiler.

i) Una dotación mínima de personal de dos monitores de motonáutica. Cada monitor-controlador supervisará un máximo de cuatro motos, cada una de las cuales llevará a bordo como máximo a dos usuarios, salvo en los casos en que la especificación técnica de la moto lo limite a un único usuario. La empresa deberá contar con monitores suficientes para atender al número de usuarios existentes en cada momento.

3. Las empresas de alquiler por horas o fracción, en circuitos, también deberán cumplir los siguientes requisitos:

a) Un circuito de utilización delimitado por, al menos, cuatro balizas, cuyas medidas, posición y distancia a tierra serán establecidas por la Capitanía Marítima, teniendo en cuenta las características de la costa, tiempos reinantes, corrientes y demás circunstancias relacionadas con la seguridad marítima.

b) Podrán instalar una base flotante, embarcación, plataforma o moto náutica, desde donde el monitor, controlará a los usuarios. Su posición deberá estar siempre en la parte exterior de dicho circuito de forma que desde la misma se pueda supervisar y controlar la adecuada utilización del circuito por parte de los usuarios. Cualquier elemento que se utilice para el control de los usuarios, deberá instalarse después del orto y retirarse antes del

ocaso. Si la zona lo permite, se podrá solicitar autorización del capitán marítimo para dejar la instalación fondeada de forma temporal.

c) En caso de que en una misma zona esté presente más de una empresa de alquiler, sus circuitos de utilización deberán estar alejadas unos de otros al menos una milla.

Asimismo, en caso de uso de controles remotos, como dispositivos de seguridad con los que el monitor pueda parar una o varias motos simultáneamente, en caso de incumplimiento de las normas establecidas, su empleo será siempre bajo su responsabilidad, y contemplando la seguridad de los usuarios.

4. Las empresas de alquiler por horas o fracción, en excursiones colectivas, también deberán cumplir los siguientes requisitos:

a) Las excursiones colectivas en navegación se llevarán a cabo, de manera preferente, con un monitor al frente de cuatro motos en posición de flecha de dos en dos, en paralelo, a continuación del monitor. La separación será como mínimo de 25 metros, dependiendo siempre del estado de la mar, y será el monitor quien decida esta distancia. Si hay más de cuatro motos, se harán con otro monitor, con la misma formación y separados de la primera. Los usuarios que vayan gobernando las motos deberán mantener siempre las distancias y formación que les haya indicado el monitor y no podrán adelantarse entre ellos. El número de usuarios a bordo de cada una de las motos será como máximo dos, salvo en aquellas en que la especificación técnica de la moto lo limite a un único usuario.

b) Se deberá informar a la Capitanía Marítima correspondiente, el recorrido de las distintas excursiones que ofrezca la empresa, así como su tiempo aproximado de duración.

5. Las motos náuticas también podrán ser utilizadas para el remolque de otras motos náuticas, de embarcaciones de casco rígido o semirrígido de eslora inferior a 5 metros o de artefactos flotantes, cuando sea necesario para el ejercicio de actividades relacionadas con las empresas de alquiler de motos náuticas o por razones deportivas, siempre que las motos náuticas, las embarcaciones o artefactos flotantes remolcados no pongan en peligro la seguridad de la navegación de la moto que efectúa el remolque.

Artículo 8. *Registro de actividades.*

Las empresas dedicadas al alquiler de motos náuticas dispondrán de registros, a disposición de la Capitanía Marítima, en los que figurarán la identidad y la titulación náutica de los monitores y de todos los usuarios que vayan a bordo de la moto, así como la identificación de las motos alquiladas y los periodos de alquiler.

Artículo 9. *Elementos de seguridad.*

1. Con independencia de la modalidad de utilización, cualquier usuario de una moto náutica, tanto si está a su gobierno como si es pasajero, deberá llevar puesto un chaleco salvavidas homologado por la autoridad que corresponda según la nacionalidad del propietario, salvo que posea el marcado de conformidad CE. El chaleco tendrá un mínimo de 100 N de flotabilidad y deberá disponer de un silbato para llamar la atención.

2. Excepcionalmente, se podrá utilizar una ayuda a la flotación de 50 N homologada por la autoridad que corresponda según la nacionalidad del propietario, salvo que posea el marcado de conformidad CE, en las modalidades de utilización de alquiler por horas o fracción en circuito y de auxilio y salvamento marítimo por instituciones u organismos públicos, así como en el resto de modalidades cuando las navegaciones se realicen en aguas costeras protegidas, puertos, radas, rías, bahías abrigadas y aguas protegidas en general. En todo caso, se seguirán las limitaciones de uso recomendadas por el fabricante de la ayuda y las definidas, en su caso, en la homologación. La ayuda deberá disponer de un silbato para llamar la atención.

Artículo 10. *Zonas y períodos permitidos de navegación.*

1. Las motos náuticas en la modalidad de uso particular o arrendamiento por días no navegarán en las proximidades de los circuitos de las empresas de alquiler ni de las

excursiones colectivas organizadas por estas, ni tampoco en las zonas acotadas para la celebración de eventos deportivos.

2. Las motos náuticas que se alquilen por hora o fracción, excepto las utilizadas por usuarios provistos de titulación válida, circularán exclusivamente en los circuitos a los que se refiere el artículo 7.3.a) de este real decreto, por la parte interior a las cuatro balizas. Las motos navegarán siempre en el mismo sentido de giro alrededor del circuito y la distancia mínima entre ellas será de 50 metros.

3. La navegación de las motos náuticas deberá respetar las previsiones del Convenio sobre el Reglamento Internacional para prevenir los abordajes, hecho en Londres el 20 de octubre de 1972, así como las prohibiciones establecidas por la normativa en materia de costas.

4. Cuando coincida una zona en donde se permita la libre navegación de motos náuticas con otra acotada para la celebración de regatas de embarcaciones propulsadas a vela o a motor o de motos náuticas, no se permitirá en esta última la navegación de motos náuticas ajenas al evento deportivo.

5. Queda expresamente prohibida la navegación de motos náuticas dentro de las zonas de baño balizadas, las cuales contarán con canales, debidamente balizados, de lanzamiento y varada en los extremos de las playas, que se utilizarán para permitir la salida a la mar de las motos náuticas y demás artefactos de playa, hasta sobrepasar el límite exterior de la zona de baño.

Cualquier moto náutica que deba ir desde la playa hasta el área permitida de navegación o viceversa, lo hará a través de los canales anteriormente citados y a velocidad que no superará los 3 nudos.

6. En los tramos de costa que carezcan de zona de baño balizada queda prohibida la navegación de motos náuticas en la franja de mar contigua a la costa en una anchura de 200 metros, salvo para vararlas en las playas o salir al mar desde ellas. En estos casos, la moto se gobernará siguiendo una trayectoria perpendicular a la línea de costa y siempre a velocidad reducida que no superará los 3 nudos.

7. Las motos náuticas y los artefactos de playa se utilizarán en condiciones de buena visibilidad y con buen tiempo, a cuyos efectos en todo momento deberá ser visible la base flotante desde tierra o viceversa. Únicamente se permitirá la navegación de motos náuticas y de artefactos de playa durante las horas de luz diurna, es decir, entre una hora posterior al orto y una hora anterior al ocaso. Se deberá gobernar la moto náutica con prudencia, evitando conductas temerarias.

8. El Capitán Marítimo, al amparo de lo previsto en el artículo 88.3.g) de la Ley 27/1992, de 24 de noviembre, de Puertos del Estado y de la Marina Mercante, podrá modificar los períodos y zonas de navegación e incluso prohibir ésta temporalmente, cuando las condiciones meteorológicas u otras circunstancias adversas relacionadas con la seguridad marítima y la de la vida humana en la mar así lo aconsejen.

Artículo 11. *Placa de Normas Básicas de Seguridad.*

Toda moto náutica, cualquiera que sea su modalidad de uso, deberá llevar adherida a su carrocería y en lugar visible una placa adecuadamente plastificada en la que figuren las normas básicas de funcionamiento de acuerdo con las siguientes especificaciones:

A) Período de navegación: Diurno.
B) Velocidad máxima: 3 nudos en:

a) Canales y puertos deportivos.
b) Canales de lanzamiento y varada de playas balizadas.
c) Zonas de baño de playas no balizadas extremando precauciones con posibles bañistas.
d) Acceso perpendicular a la playa cuando no exista balizamiento.

C) Uso obligatorio de: chaleco salvavidas.
D) Obligación de:

a) Estar matriculada de acuerdo con la Orden de 16 de diciembre de 1998 por la que se regula el procedimiento abreviado de registro y matriculación de motos náuticas.

b) Disponer de póliza de seguro de acuerdo con 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.

E) Prohibición de:

a) Navegación dentro de las zonas de baño balizadas.
b) Acercarse a menos de 50 metros de otra moto, artefacto flotante, buques o embarcaciones, debiendo evitar la zona de buques fondeados.
c) Adelantamientos en excursiones colectivas.
d) Navegación dentro de los recintos portuarios, salvo puertos deportivos.

F) Zona de navegación:

a) Motos particulares o arrendadas por días o por horas con título, o alquiladas en la modalidad de excursiones colectivas en navegación:

Fuera de la línea de balizamiento de las playas.
Alejado de los circuitos de alquiler.
Si no hay balizamiento, a más de 200 metros de la playa.
Acceso a la playa: por los canales de lanzamiento y varada balizados. Si no los hay, perpendicular a la playa.

b) Motos de alquiler por horas o fracción:

Por el interior del circuito balizado (salvo excursiones colectivas).
Todas las motos en el mismo sentido de giro.
Distancia mínima entre motos: 50 metros.
Uso inadecuado: parada remota del motor y retirada de la moto.

Artículo 12. *Régimen sancionador.*

La utilización inadecuada de las motos náuticas contraviniendo lo dispuesto en el presente Real Decreto podrá ser objeto de sanción administrativa con sujeción al procedimiento previsto en los artículos 113 y siguientes de la Ley 27/1992, de 24 de noviembre, de Puertos del Estado y de la Marina Mercante.

Artículo 13. *Condiciones de seguridad de los nuevos usos de las motos náuticas.*

El caso de aparición de nuevas técnicas o dispositivos en los que también se haga uso de motos náuticas su manejo deberá ajustarse a las normas de seguridad contenidas en este real decreto y las que establezca el fabricante. La utilización de estas nuevas técnicas o dispositivos está sujeta a la autorización de la Capitanía Marítima, previo informe de la Dirección General de la Marina Mercante.

Disposición adicional única. *Personal del Cuerpo de la Guardia Civil.*

El personal del Cuerpo de la Guardia Civil que haya superado el curso teórico y práctico impartido por el Servicio Marítimo de dicho Instituto con el programa aprobado por la Dirección General de la Marina Mercante, estará autorizado para el gobierno de motos náuticas sin necesidad de disponer de los títulos náuticodeportivos establecidos en el apartado 2 del artículo 5.

Disposición transitoria única. *Validez de los títulos náutico-deportivos de patrón de moto náutica “A”, “B” y “C”.*

Los títulos náutico-deportivos de patrón de moto náutica “A”, “B” y “C” emitidos antes del 1 de julio de 2019 conservarán su validez, pudiendo ser renovados.

Disposición derogatoria única. *Derogación normativa.*

Queda derogada la Orden de 22 de julio de 1999, por la que se establecen las medidas de seguridad para el manejo de motos náuticas y, en general, cuantas disposiciones de igual o inferior rango se opongan a lo dispuesto en este Real Decreto.

Disposición final única. *Habilitación normativa.*

Se autoriza al Ministro de Fomento para dictar, en el ámbito de sus competencias, las disposiciones necesarias para la aplicación de este real decreto, y en especial para la regulación del curso de monitor de motonáutica.

[. . .]

§ 96

Real Decreto 1043/2003, de 1 de agosto, por el que se establecen determinadas medidas de seguridad para la utilización de artefactos náuticos de recreo autopropulsados

Ministerio de Fomento
«BOE» núm. 184, de 2 de agosto de 2003
Última modificación: sin modificaciones
Referencia: BOE-A-2003-15477

A lo largo de las últimas temporadas estivales viene poniéndose de manifiesto el continuo incremento del número y variedad de artefactos náuticos de recreo que, en su mayor parte, centran su atractivo en su considerable velocidad y fácil manejo. Sin embargo, son precisamente su elevada velocidad y su utilización en las proximidades del litoral y, por tanto, de las zonas de baño los factores que pueden constituir un riesgo para usuarios y bañistas.

Por esta razón, y de conformidad con lo dispuesto en el artículo 86 de la Ley 27/1992, de 24 de noviembre, de Puertos del Estado y de la Marina Mercante, que encomienda al Ministerio de Fomento las competencias relativas al salvamento y la seguridad de la vida humana en la mar, se ha considerado necesario establecer una serie de limitaciones en razón de la edad para el manejo de estos artefactos náuticos, así como adoptar determinadas medidas de seguridad para evitar, en lo posible, que se produzcan accidentes tanto en las personas de los bañistas como en las de los usuarios de dichos artefactos.

En su virtud, a propuesta del Ministro de Fomento, de acuerdo con el Consejo de Estado y previa deliberación del Consejo de Ministros en su reunión del día 1 de agosto de 2003,

DISPONGO:

Artículo 1. *Objeto.*

Este real decreto tiene por objeto determinar la edad mínima exigida para el gobierno de artefactos náuticos de recreo autopropulsados y sus condiciones de navegación, así como establecer las medidas de seguridad en su utilización en aguas marítimas en las que España ejerce soberanía, derechos soberanos o jurisdicción.

Artículo 2. *Ámbito de aplicación.*

Este real decreto se aplicará a aquellos artefactos náuticos de recreo que estén propulsados a motor, distintos de las motos náuticas, y cuya potencia sea tal que les permita desarrollar una velocidad superior a los 10 nudos.

Artículo 3. *Edad mínima.*

Para la utilización de los artefactos cuya regulación es objeto de este real decreto será necesario haber cumplido los 18 años de edad.

Los menores de dicha edad que hayan cumplido los 16 años podrán, no obstante, manejar dichos artefactos, siempre que dispongan del consentimiento de sus padres o tutores. Dicho consentimiento deberá constar en un documento firmado por quien lo presta, junto con la fotocopia de su documento nacional de identidad o pasaporte. El menor que utilice el artefacto deberá estar en disposición de exhibir dicho consentimiento en todo momento.

Artículo 4. *Seguro de responsabilidad civil.*

Los artefactos sujetos a lo establecido en este real decreto utilizados a título particular deberán estar asegurados, en los términos previstos en el Reglamento del seguro de responsabilidad civil de suscripción obligatoria para embarcaciones de recreo o deportivas, aprobado por el Real Decreto 607/1999, de 16 de abril. Alternativamente, dicha responsabilidad podrá garantizarse mediante la constitución de aval, a primer requerimiento y sin beneficio de excusión, con el alcance y condiciones previstas en el citado reglamento.

En el supuesto de que se trate de artefactos utilizados en régimen de alquiler, deberán contar con un seguro de accidentes, y se aplicarán con carácter supletorio para fijar su cuantía los importes de las indemnizaciones previstas en el anexo del Reglamento del seguro obligatorio de viajeros, aprobado por el Real Decreto 1575/1989, de 22 de diciembre.

Artículo 5. *Medidas de seguridad.*

1. Los artefactos náuticos de recreo autopropulsados deberán contar con un dispositivo de seguridad con parada automática del motor en caso de que su usuario caiga al agua.

2. Dichos artefactos no podrán ser utilizados para remolque o arrastre de otros artefactos u objetos flotantes, salvo en caso de salvamento o emergencia.

3. No se permitirá la realización de carreras o persecuciones de carácter lúdico, salvo las pruebas náuticas de carácter colectivo que, en su caso, promuevan las federaciones deportivas correspondientes.

4. Los usuarios de estos artefactos deberán llevar puestos los siguientes elementos de seguridad:

a) Un chaleco salvavidas homologado por la autoridad que corresponda, según la nacionalidad del propietario, salvo que posea el marcado de conformidad «CE», con un mínimo de 100 N de flotabilidad, y dotado con un silbato para llamar la atención.

b) Un casco protector que mantenga su flotabilidad en todo momento.

c) Unas gafas protectoras.

Artículo 6. *Zonas y períodos de navegación.*

La navegación de los artefactos náuticos de recreo autopropulsados estará sujeta a las siguientes limitaciones:

1.ª Los artefactos no navegarán en las proximidades de circuitos de alquiler de motos náuticas.

2.ª Cuando coincida una zona en la que se permita la libre navegación de estos artefactos con otra acotada para la celebración de regatas de embarcaciones propulsadas a vela o a motor o de motos náuticas, no se permitirá en esta última la navegación de los citados artefactos durante la celebración del evento deportivo.

3.ª Queda expresamente prohibida la navegación de los artefactos a los que se refiere este real decreto dentro de las zonas de baño balizadas, las cuales contarán con canales, debidamente balizados, para el lanzamiento y varada en los extremos de las playas, que se utilizarán para la salida a la mar de dichos artefactos, hasta sobrepasar el límite exterior de la zona de baño, y viceversa.

Los artefactos citados, para ir desde la playa hasta el área permitida de navegación o viceversa, lo harán por los canales anteriormente mencionados y a velocidad que no superará los tres nudos.

4.ª En los tramos de costa que carezcan de zona de baño balizada, queda prohibida la navegación de estos artefactos en la franja de mar contigua a la costa en una anchura de 200 metros, salvo para vararlas en las playas o salir a la mar desde ellas, en cuyo caso se gobernará el artefacto siguiendo una trayectoria perpendicular a la línea de la costa y siempre a velocidad reducida, que en ningún caso superará los tres nudos.

5.ª Queda prohibida la navegación de dichos artefactos dentro de los recintos portuarios, incluidos los puertos deportivos, así como acercarse a menos de 50 metros de otro artefacto de los contemplados en este real decreto, moto náutica, buques o embarcaciones, debiéndose evitar las zonas de buques fondeados.

6.ª Únicamente se permitirá la navegación de los artefactos náuticos de recreo autopropulsados durante las horas de luz diurna, entendiéndose por tal el período comprendido entre una hora posterior al orto y una hora anterior al ocaso.

7.ª Estos artefactos se utilizarán sólo en condiciones de buena visibilidad y con buen tiempo, a cuyos efectos deberán poder ser vistos desde tierra en todo momento, y viceversa.

El Capitán Marítimo, al amparo de lo previsto en el artículo 88.3.g) de la Ley 27/1992, de 24 de noviembre, de Puertos del Estado y de la Marina Mercante, podrá modificar los periodos o zonas de navegación e incluso prohibir ésta temporalmente, cuando las condiciones meteorológicas u otras circunstancias adversas relacionadas con la seguridad marítima y la de la vida humana en la mar así lo aconsejen.

Artículo 7. *Régimen sancionador.*

La utilización inadecuada de los artefactos náuticos de recreo autopropulsados contraviniendo lo dispuesto en este real decreto podrá ser objeto de sanción administrativa con sujeción al régimen y procedimiento previstos en los artículos 113 y siguientes de la Ley 27/1992, de 24 de noviembre, de Puertos del Estado y de la Marina Mercante.

Disposición final primera. *Habilitación competencial.*

Este real decreto se dicta al amparo de lo establecido en el artículo 149.1.20.ª de la Constitución.

Disposición final segunda. *Habilitación normativa.*

El Ministro de Fomento dictará las disposiciones necesarias para la aplicación de este real decreto.

Disposición final tercera. *Entrada en vigor.*

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

§ 97

Real Decreto 98/2016, de 11 de marzo, por el que se regulan los requisitos de seguridad, técnicos y de comercialización de las motos náuticas, embarcaciones deportivas y sus componentes

Ministerio de Fomento
«BOE» núm. 64, de 15 de marzo de 2016
Última modificación: sin modificaciones
Referencia: BOE-A-2016-2578

La Directiva 94/25/CE del Parlamento Europeo y del Consejo, de 16 de junio de 1994, relativa a la aproximación de las disposiciones legales, reglamentarias y administrativas de los Estados miembros sobre requisitos de seguridad de las embarcaciones de recreo, se incorporó al ordenamiento jurídico español mediante el Real Decreto 297/1998, de 27 de febrero, por el que se regulan los requisitos de seguridad de las embarcaciones de recreo, de las embarcaciones de recreo semiacabadas y de sus componentes.

Con fecha 16 de junio de 2003, se aprobó la Directiva 2003/44/CE del Parlamento Europeo y del Consejo, por la que se modifica la Directiva 94/25/CE, ampliando su ámbito de aplicación a las motos náuticas y a sus motores, a los motores de propulsión de las embarcaciones de recreo y a las emisiones de escapes y a las emisiones sonoras de dichos motores. La citada directiva dio lugar a la aprobación del Real Decreto 2127/2004, de 29 de octubre, por el que se regulan los requisitos de seguridad de las embarcaciones de recreo, de las motos náuticas, de sus componentes y de las emisiones de escape y sonoras de sus motores, que incorporó al ordenamiento español la Directiva citada, manteniendo aquellos aspectos que no habían sido modificados de la Directiva 94/25/CE del Parlamento Europeo y del Consejo, de 16 de junio de 1994.

La Directiva 2013/53/UE del Parlamento Europeo y del Consejo, de 20 de noviembre de 2013, relativa a las embarcaciones de recreo y a las motos acuáticas, y por la que se deroga la Directiva 94/25/CE, establece nuevos requisitos de comercialización y técnicos aplicables a las embarcaciones deportivas y a las motos náuticas, así como a sus componentes, a la par que regula la actuación de los agentes que comercialmente intervienen en el mercado relativo a las embarcaciones y motos náuticas, derogando la Directiva 94/25/CE. Se trata, por tanto, de una Directiva que tiene por objeto fundamental la ordenación de un mercado específico, de forma tal que los aspectos relacionados con la seguridad marítima, de la navegación y de la vida humana en la mar, así como de la prevención de la contaminación marítima resultan tangenciales a efectos de su contenido, por cuanto su regulación afecta a la ordenación de un mercado.

En todo caso, es preciso incorporar el contenido de la Directiva 2013/53/UE del Parlamento Europeo y del Consejo, de 20 de noviembre, al ordenamiento jurídico español mediante la correspondiente norma, lo que obliga a derogar íntegramente el Real Decreto 2127/2004, de 29 de octubre, finalidad que se pretende alcanzar con este real decreto.

La parte dispositiva de este real decreto se estructura en trece capítulos cuyo contenido es el siguiente: el capítulo I recoge disposiciones generales, definiciones, requisitos esenciales técnicos, designación de la autoridad notificante; el capítulo II, se refiere a las reglas generales sobre libertad de comercialización; los capítulos III a VIII establecen, respectivamente las obligaciones de los fabricantes, de sus representantes autorizados, de los importadores, de los distribuidores, las que se dan en supuestos de concurrencia de actividades y las atinentes a los agentes económicos, tal como son definidos por este real decreto; el capítulo IX, referido a la conformidad del producto, a la presunción de la conformidad del mismo, a la declaración de conformidad de la Unión Europea y a las normas reguladoras del marcado CE, el capítulo X establece las reglas generales para la evaluación de conformidad de los productos objeto de este real decreto, además de las reglas específicas sobre su diseño, construcción, emisiones de escape y sonoras, y sobre la evaluación posterior a la fabricación de dichos productos; el capítulo XI, que regula los organismos notificados; el capítulo XII, sobre la vigilancia del mercado, el control de los productos que entran en el mismo y el procedimiento a seguir en caso de que un producto regulado por este real decreto suponga un riesgo a nivel nacional o se produzca un fenómeno de no conformidad y los procedimientos de salvaguardia, y el capítulo XIII relativo al régimen sancionador.

El real decreto se complementa mediante una disposición adicional sobre el régimen aplicable a las embarcaciones deportivas que empleen gas (GLP) como combustible, una disposición transitoria, una disposición derogatoria y cuatro disposiciones finales, respectivamente referidas a la incorporación de Derecho de la Unión Europea operada mediante este real decreto, al título competencial que lo ampara, a la habilitación normativa que establece y, la cuarta, a su fecha de entrada en vigor.

Además, a tenor de la directiva que se incorpora, este real decreto incluye nueve anexos relativos a los requisitos técnicos esenciales sobre diseño y construcción de los productos por aquél regulados; los componentes de las embarcaciones; el contenido la declaración del fabricante o importador de las embarcaciones semiacabadas; el contenido y estructura de la declaración de conformidad; la conformidad equivalente sobre la base de una evaluación posterior a la fabricación del producto; los requisitos adicionales en el supuesto de utilizar determinados procedimientos de control interno de la producción y los ensayos; la evaluación de conformidad respecto de las emisiones sonoras y de escape; el procedimiento adicional en el marco de la conformidad con el tipo, basada en el control interno de la producción; y, por último, un anexo sobre documentación técnica.

Durante la tramitación de la norma, de conformidad con lo previsto en el artículo 24.1.c) de la Ley 50/1997, de 27 de noviembre, del Gobierno, se ha sometido a audiencia de las entidades más representativas de los sectores profesionales relacionados con la construcción y comercialización de embarcaciones de recreo, de las motos náuticas y de sus componentes. Asimismo, se ha sometido a informe de las comunidades autónomas. En aplicación del artículo 24.1.b) de la citada Ley 50/1997, se ha recabado informe de los Ministerios de Economía y Competitividad, de Industria, Energía y Turismo, de Sanidad, Servicios Sociales e Igualdad; y de Agricultura, Alimentación y Medio Ambiente y del Ministerio de Hacienda y Administraciones Públicas, en virtud artículo 24.3 de dicha Ley.

Este real decreto se dicta al amparo de lo dispuesto en el artículo 149.1.10.ª de la Constitución Española, que atribuye competencia exclusiva al Estado en materia de comercio exterior, en su artículo 149.1.13.ª, que establece la competencia exclusiva del Estado sobre las bases y coordinación de la actividad económica y en su artículo 149.1.20.ª, que establece las competencias exclusivas del Estado en materia de marina mercante, correspondiendo al Ministerio de Fomento el ejercicio de aquéllas relativas a la ordenación general de la navegación marítima y de la flota civil, según lo establecido en el artículo 263 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.

En su virtud, a propuesta de la Ministra de Fomento, previa aprobación del Ministro de Hacienda y Administraciones Públicas, de acuerdo con el Consejo de Estado y previa deliberación del Consejo de Ministros en su reunión del día 11 de marzo de 2016,

DISPONGO:

CAPÍTULO I

Disposiciones generales

Artículo 1. *Objeto.*

Este real decreto tiene por objeto establecer los requisitos esenciales de diseño, fabricación y construcción de las embarcaciones de recreo, de las embarcaciones de recreo semiacabadas y de las motos náuticas y de sus componentes, así como la regulación de las emisiones de escape y de las emisiones sonoras emitidas por ellas, para poder utilizarse en aguas en las que España ejerce soberanía, derechos soberanos o jurisdicción, a fin de salvaguardar la seguridad marítima, de la navegación y de la vida humana en la mar, y la protección del medio ambiente marino.

Artículo 2. *Ámbito de aplicación.*

Este real decreto se aplicará a:

a) Las embarcaciones de recreo y las embarcaciones de recreo semiacabadas.
b) Las motos náuticas y las motos náuticas semiacabadas.
c) Los componentes de las embarcaciones, que se relacionan en el anexo II de este real decreto, cuando se introduzcan en el mercado por separado.
d) Los motores de propulsión instalados o destinados específicamente a ser instalados fuera o dentro de embarcaciones de recreo o motos náuticas.
e) Los motores de propulsión instalados fuera o dentro de embarcaciones en los que se realice una modificación importante del motor.
f) Las embarcaciones que sean objeto de una modificación importante.

Artículo 3. *Exclusiones.*

Quedan excluidos del ámbito de aplicación de este real decreto:

1. El diseño, fabricación y construcción de:

a) Las embarcaciones deportivas destinadas exclusivamente a regatas, incluidas las de remo y las de entrenamiento de remo, denominadas así por el fabricante.
b) Las canoas y los kayaks diseñados para que puedan impulsarse únicamente mediante la fuerza humana, las góndolas y las embarcaciones de pedales.
c) Las tablas de vela diseñadas únicamente para que puedan impulsarse mediante la fuerza del viento y ser manejadas por una o más personas en posición de pie.
d) Las tablas de surf, incluidas las de motor.
e) Las embarcaciones históricas originales y las reproducciones individuales de embarcaciones históricas diseñadas antes de 1950, reconstruidas esencialmente con los materiales originales y denominados así por el fabricante.
f) Las embarcaciones experimentales siempre que no se introduzcan en el mercado de la Unión Europea.
g) Las embarcaciones construidas directamente por los mismos interesados para uso personal, siempre que no se introduzcan posteriormente en el mercado de la Unión durante un periodo de 5 años a contar desde la fecha de su puesta en servicio.
h) Las embarcaciones específicamente destinadas a ser tripuladas por personal profesional y a transportar pasajeros con fines comerciales sin perjuicio de lo dispuesto en el apartado 4, e independientemente del número de pasajeros.
i) Los sumergibles, batiscafos y submarinos.
j) Los vehículos con colchón de aire.
k) Los hidroplaneadores.
l) Las embarcaciones de vapor de combustión externa que utilicen carbón, coque, madera, petróleo o gas a modo de combustible.
m) Las embarcaciones y vehículos anfibios.

2. Los requisitos sobre emisiones de escape establecidos en el anexo I parte B no serán de aplicación a:

a) Los motores de propulsión instalados o específicamente destinados a su instalación en las embarcaciones a que se refieren las letras a), f), h), i), j), k) y m) del apartado anterior.

b) Los originales y cada una de las reproducciones de motores de propulsión antiguos basados en un diseño anterior a 1950, no fabricados en serie e instalados y colocados en las embarcaciones contempladas en las letras d) y h) del apartado anterior.

c) Los motores de propulsión construidos por el interesado directamente para su uso personal, siempre que no se introduzcan en el mercado de la Unión Europea durante un periodo de 5 años a contar desde la puesta en servicio de la embarcación.

3. Los requisitos sobre emisiones sonoras exigidos por el anexo I parte C no serán de aplicación a:

a) Todas las embarcaciones a que se refiere la letra a) del apartado 2.

b) Las embarcaciones construidas para uso personal directamente por el interesado que no se introduzcan en el mercado de la Unión Europea durante un periodo de 5 años a contar desde la puesta en servicio de la embarcación.

4. El hecho de que la misma embarcación pueda utilizarse también con fines de fletamento o de entrenamiento deportivo y recreativo no impedirá su inclusión en el ámbito de aplicación de este real decreto cuando se introduzca en el mercado nacional o de la Unión Europea con fines recreativos.

Artículo 4. *Definiciones.*

A efectos de lo previsto en este real decreto se entenderá por:

1. Embarcación: Toda embarcación de recreo o moto náutica.

2. Embarcación de recreo: Toda embarcación de cualquier tipo, con exclusión de las motos náuticas, 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 las normas armonizadas aplicables, proyectada para fines deportivos o recreativos.

3. Moto náutica: Embarcación destinada a fines deportivos o recreativos de menos de 4 metros de eslora que utiliza un motor de propulsión con una bomba de chorro de agua como fuente principal de propulsión, proyectada para ser manejada por una o más personas sentadas, de pie o de rodillas sobre los límites de un casco y no dentro de ellos.

4. Hidroplaneador: Toda embarcación que se desplaza por encima de la lámina de agua, mediante elementos sustentadores que se deslizan por ésta.

5. Embarcaciones y vehículos anfibios: Toda embarcación o vehículo de motor sobre ruedas u orugas que les permiten desplazarse tanto en tierra como en agua.

6. Embarcación construida para uso personal: Toda embarcación construida, en su mayor parte, por su futuro usuario para su uso personal.

7. Motor de propulsión: Todo motor de combustión interna, de encendido por chispa o por compresión, utilizado directa o indirectamente con fines de propulsión, incluidos los motores intraborda, mixtos (dentro y fueraborda), con o sin escape integrado y fueraborda.

Se incluyen los motores GLP, considerados como todo motor intra o fuera borda que utiliza como combustible gas licuado del petróleo.

8. Modificación importante del motor: Toda modificación de un motor de propulsión que pueda dar lugar a que se superen los valores límites de emisión que figuran en el anexo I parte B o aumente la potencia nominal del motor en más de un 15%.

La sustitución normal de componentes del motor que no alteren las características de emisión o de los límites de potencia fijados en el párrafo anterior no se consideran modificaciones importantes del motor.

9. Conversión importante de la embarcación: Toda conversión de una embarcación existente que modifique el medio de propulsión de la misma, conlleve una modificación importante del motor o altere de tal modo la embarcación que pueda incumplir los requisitos esenciales de seguridad y de protección del medio ambiente establecidos en este real decreto.

10. Medio de propulsión: Todo sistema destinado a impulsar la embarcación, incluidos sistemas tales como las hélices de chorros de agua, accionadas por tracción mecánica.

11. Familia de motores: Toda agrupación de motores de diseño similar producida por el fabricante que tengan características parecidas en cuanto a sus emisiones de escape o sonoras, ajustadas a los requisitos exigidos por este real decreto.

12. Comercialización: Todo suministro, remunerado o gratuito de cualquier producto objeto de este real decreto, para su distribución, consumo o utilización en el mercado de España o de la Unión Europea mediante una actividad comercial.

13. Introducción en el mercado: La primera comercialización de un producto en los mercados anteriormente citados.

14. Puesta en servicio: La primera utilización de una embarcación, moto náutica o un motor regulados en este real decreto por parte de su usuario final en España o en la Unión Europea.

15. Fabricante: Toda persona física o jurídica que fabrique un producto o que mande diseñar o fabricar un producto de los regulados por este real decreto, con objeto de comercializarlo con su nombre o marca en el mercado nacional o de la Unión Europea.

16. Representante autorizado: Toda persona física o jurídica con establecimiento abierto en España o en otros países de la Unión que haya recibido el mandato por escrito de un fabricante para actuar en nombre de éste en lo concerniente al cumplimiento de las obligaciones derivadas de lo dispuesto en este real decreto.

17. Importador: Toda persona física o jurídica establecida en España o la Unión Europea que introduzca en el mercado español un producto de los regulados por este real decreto proveniente de un tercer país.

18. Importador privado: Toda persona física o jurídica que, en el curso de una actividad no comercial, importe un producto de los regulados en este real decreto, proveniente de un tercer país, para ponerlo en servicio para su propio uso en España.

19. Distribuidor: Toda persona física o jurídica de la cadena de suministro, distinta del fabricante o del importador, que comercialice un producto en España.

20. Agentes económicos: Los fabricantes, representantes autorizados, importadores y distribuidores tal y como son definidos en este artículo.

21. Norma europea: Especificación técnica de aplicación repetida o continua observancia que no es obligatoria, que ha sido adoptada por una organización europea de normalización.

22. Norma armonizada: Norma europea adoptada a raíz de una petición de la Comisión para aplicar la legislación de armonización de la Unión Europea, según se define en el artículo 2, apartado 1, letra c), del Reglamento (UE) n.º 1025/2012 del Parlamento Europeo y del Consejo, de 9 de julio, sobre la normalización europea.

23. Acreditación: Declaración, por un organismo nacional de acreditación, de que un organismo de evaluación de la conformidad cumple los requisitos fijados con arreglo a normas armonizadas y, cuando proceda, otros requisitos adicionales, incluidos los establecidos en los esquemas sectoriales pertinentes, para ejercer actividades específicas de evaluación de la conformidad, conforme dicha acreditación se define en el artículo 2, punto 10, del Reglamento (CE) n.º 765/2008 del Parlamento Europeo y del Consejo, por el que se establecen los requisitos de acreditación y vigilancia del mercado relativos a la comercialización de los productos.

24. Organismo nacional de acreditación: Conforme a lo previsto en el artículo 2, punto 11, del Reglamento (CE) n.º 765/2008 Parlamento Europeo y del Consejo, de 9 de julio, el único organismo de un Estado miembro con potestad pública para llevar a cabo acreditaciones.

25. Autoridad notificante: Órgano al que se refiere el artículo 6, responsable del establecimiento y aplicación de los procedimientos necesarios para evaluar y notificar a los organismos de evaluación de la conformidad, así como de la supervisión de los organismos notificados y del cumplimiento de cuantas otras obligaciones le atribuye este real decreto.

26. Evaluación de la conformidad: Procedimiento por el que se demuestra que se han cumplido los requisitos exigidos por este real decreto, conforme a lo previsto en el capítulo X.

27. Organismo de evaluación de la conformidad: Todo organismo de control que haya presentado declaración responsable ante la autoridad competente, según lo establecido en el artículo 15 de la Ley 21/1992, de 16 de julio, de Industria, que desempeñe actividades de

evaluación de conformidad, incluidas la calibración, ensayo, certificación o inspección entre otras.

28. Organismo notificado: Un organismo de evaluación de la conformidad que, cumpliendo los requisitos señalados en el artículo 42, haya solicitado y obtenido, mediante la solicitud y el procedimiento descritos en los artículos 45 y 46, la notificación de la Dirección General de la Marina Mercante que le habilita para desempeñar las actividades de evaluación de la conformidad reguladas en este real decreto.

29. Recuperación: Toda actuación o medida destinada a obtener la devolución de un producto ya puesto a disposición del usuario final.

30. Retirada: Toda actuación o medida destinada a impedir la comercialización de un producto que se encuentre en la cadena de suministro.

31. Vigilancia del mercado: El conjunto de actividades destinadas a velar por que los productos objeto de este real decreto cumplan con los requisitos objeto del mismo y con los establecidos por la legislación de armonización de la Unión Europea y que no entrañen un riesgo para la salud, la seguridad o para otros aspectos relacionados con la protección del interés público. La competencia para desarrollar estas actividades corresponde a los Ministerios de Fomento, de Industria, Energía y Turismo y de Economía y de Competitividad, así como a las comunidades autónomas.

32. Marcado CE: El marcado por el que el fabricante indica que el producto es conforme con todos los requisitos aplicables a los productos objeto de este real decreto establecidos por la legislación de armonización de la Unión que prevé su colocación.

33. Legislación de armonización: Toda legislación de la Unión Europea que armonice las condiciones de comercialización.

Artículo 5. *Requisitos esenciales.*

1. Los productos incluidos en el ámbito de aplicación de este real decreto únicamente podrán comercializarse o ponerse en servicio cuando cumplan las siguientes condiciones:

a) No entrañar peligro alguno para la salud y la seguridad de las personas y los bienes, ni para el medio ambiente.

b) Su mantenimiento y utilización se lleve a cabo correctamente, de acuerdo con el fin al que están destinados.

c) Cumplir los requisitos esenciales aplicables que se enuncian en el anexo I.

2. La Dirección General de la Marina Mercante, los órganos con competencia sobre vigilancia del mercado de los Ministerios de Industria, Energía y Turismo y de Economía y Competitividad, así como los correspondientes órganos de las comunidades autónomas, en sus correspondientes ámbitos de competencia, velarán por que los productos a que se hace referencia en el apartado anterior no se comercialicen ni pongan en servicio a menos que cumplan los requisitos exigidos en dicho apartado.

3. Los productos incluidos en al ámbito de aplicación de este real decreto que no se ajusten a los requisitos exigidos en éste podrán ser objeto de exhibición y exposición en ferias comerciales, exposiciones, muestras comerciales u otros eventos semejantes que tengan lugar en España siempre que, con un soporte gráfico claramente visible y por medios acústicos, se indique de modo expreso que tales productos no se ajustan a aquellos requisitos y que no podrán utilizarse en España hasta que se establezca su conformidad.

Artículo 6. *Autoridad notificante.*

A los efectos de lo previsto en este real decreto, la Dirección General de la Marina Mercante tendrá el carácter de autoridad notificante.

CAPÍTULO II

Libre circulación de productos

Artículo 7. *Libertad de comercialización.*

La comercialización de los productos sujetos al ámbito de aplicación de este real decreto se realizará de acuerdo con los principios de libertad de mercado en todo el territorio español, sin perjuicio de lo dispuesto en el artículo 5.

Artículo 8. *Comercialización de embarcaciones semiacabadas.*

La comercialización de embarcaciones semiacabadas requerirá, en todo caso, que el fabricante o el importador declare que las embarcaciones están destinadas a ser acabadas por un tercero. Esta declaración acompañará en todo caso a cada embarcación semiacabada y deberá incluir el contendido que se detalla en el anexo III.

Artículo 9. *Comercialización de componentes.*

La comercialización y la puesta en servicio de los componentes enumerados en el anexo II, destinados a ser instalados en una embarcación, requerirá la declaración del fabricante o del importador, con sujeción a lo previsto en el artículo 29.1.

Artículo 10. *Comercialización de motores.*

Se podrán comercializar y poner en servicio los siguientes motores de propulsión:

1. Los motores, instalados o no en una embarcación, que sean conformes con lo previsto en este real decreto.

2. Los motores instalados en embarcaciones y homologados con arreglo a Orden IET/1105/2014, de 26 de junio, por la que se actualizan los anexos I y II del Real Decreto 2028/1986, de 6 de junio, sobre normas para la aplicación de determinadas directivas de la CEE, relativas a la homologación tipo de vehículos automóviles, remolques, semirremolques, motocicletas, ciclomotores y vehículos agrícolas, así como de partes y piezas de dichos vehículos que sean conformes con los límites de emisiones de escape de las fases III A, III B o IV en los motores de encendido por compresión utilizados en aplicaciones distintas de la propulsión de barcos de navegación interior, locomotoras y automotores, tal como se establece en el anexo I, que sean conformes con este real decreto, con exclusión de los requisitos de emisiones de escape mencionados en el anexo I, parte B.

3. Los motores instalados en embarcaciones y homologados con arreglo al Reglamento (CE) n.º 595/2009 del Parlamento Europeo y del Consejo, de 18 de junio de 2009, relativo a la homologación de los vehículos de motor y los motores en lo concerniente a las emisiones de los vehículos pesados (Euro VI) y al acceso a la información sobre reparación y mantenimiento de vehículos y por el que se modifica el Reglamento CE n.º 715/2007 y la Directiva 2007/46/CE y se derogan las Directivas 80/1269/CEE, 2005/55/CE y 2005/78/CE que sean conformes con este real decreto, con exclusión de los requisitos de emisiones de escape mencionados en el anexo I, parte B.

4. Se aplicarán los números 2 y 3 supeditados a la condición de que, cuando un motor se adapte para ser instalado en una embarcación, la persona que lleve a cabo la adaptación vele por que ésta se realice atendiendo plenamente a los datos y a la información disponibles facilitados por el fabricante del motor, con el fin de garantizar que, si el motor se instala conforme a las instrucciones de instalación facilitadas por la persona que realiza la adaptación del motor; dicho motor siga cumpliendo los requisitos de emisiones de escape de la Directiva 97/68/CE o bien el Reglamento (CE) n.º 595/2009, con arreglo a lo declarado por el fabricante del motor. La persona que efectúe la adaptación del motor declarará, conforme a lo dispuesto en el artículo 15, que el motor va a seguir cumpliendo los requisitos sobre emisiones de escape de la Directiva 97/68/CE o bien del Reglamento (CE) n.º 595/2009, con arreglo a lo declarado por el fabricante del motor, si este se instala conforme a las instrucciones de instalación facilitadas por la persona que efectúe la adaptación del motor.

CAPÍTULO III

Obligaciones de los fabricantes

Artículo 11. *Obligaciones de los fabricantes.*

1. Los fabricantes se asegurarán de que los productos incluidos en el ámbito de aplicación de este real decreto, que vayan a introducir en el mercado español, han sido diseñados y fabricados de conformidad con los requisitos establecidos en el artículo 5.1 y en el anexo I.

2. A efectos de lo dispuesto en el apartado anterior, los fabricantes elaborarán la documentación técnica exigida por el artículo 41 y aplicarán o mandarán aplicar el procedimiento de evaluación de conformidad pertinente con arreglo a lo dispuesto en los artículos 33 a 38 y 40.

3. Una vez demostrada, según el procedimiento anteriormente descrito, la conformidad de un producto con los requisitos exigidos por este real decreto, los fabricantes formularán la declaración a que hace referencia el artículo 29 y efectuarán y colocarán el marcado CE de conformidad con lo previsto en los artículos 31 y 32.

Artículo 12. *Conservación de documentación.*

Los fabricantes conservarán la documentación técnica y una copia de la declaración durante un periodo de diez años a partir de la fecha en la que se haya fabricado el producto, en cualquier soporte, incluido el telemático, admitido en derecho.

Artículo 13. *Fabricación en serie.*

1. Los fabricantes se asegurarán de la existencia de un procedimiento de control que garantice que en la producción en serie de los productos se mantenga su conformidad con los requisitos exigidos por este real decreto.

2. A tal fin, deberán tomar en consideración las modificaciones que se puedan producir en el diseño o las características de los productos y los cambios en las normas armonizadas con relación a las cuales se declaró la conformidad del producto.

Artículo 14. *Falta de conformidad y riesgos de los productos.*

1. Los fabricantes establecidos en España, o sus representantes autorizados si los tuvieren, que consideren o tengan motivos para pensar que un producto que han introducido en el mercado no es conforme con lo dispuesto en este real decreto adoptarán inmediatamente las medidas correctoras necesarias para que sea conforme, retirarlo o proceder a su recuperación.

Además, con el fin de proteger la salud y la seguridad de los consumidores y la seguridad marítima, de la navegación y de la vida humana en la mar y la prevención de la contaminación del medio marino, los fabricantes establecidos en España, o sus representantes autorizados si los tuvieren, siempre que consideren que pudiera producirse un riesgo ocasionado por las características o la utilización de un producto, someterán a ensayos muestras de los productos comercializados, adoptarán las medidas precisas, en función de los resultados de los ensayos, en orden a garantizar la seguridad de los productos e informarán inmediatamente a la Dirección General de la Marina Mercante, así como a las autoridades nacionales competentes de los demás Estados miembros en los que hayan introducido el producto, dando detalles, en particular, sobre la falta de conformidad y las medidas correctoras adoptadas.

2. En todo caso, el fabricante establecido en España, o su representante autorizado si lo tuviere, deberá informar de los posibles riesgos y de las medidas adoptadas a los distribuidores de los productos en el ámbito nacional y a los agentes que comercialicen estos productos en el ámbito del mercado de la Unión Europea.

3. Ante supuestos de denuncias o reclamaciones formuladas por los usuarios de los productos, en relación con la idoneidad de los mismos para la actividad a que se destinen y con el cumplimiento de los requisitos exigidos en este real decreto, los fabricantes establecidos en España, o sus representantes autorizados si los tuvieren, considerarán que

existen motivos para pensar que el producto al que se refiere la denuncia o reclamación no es conforme con lo dispuesto en este real decreto y aplicarán las medidas al efecto previstas en el apartado 1 y, en su caso, en el apartado 2 de este artículo.

4. A efectos de control de las actividades objeto de los apartados anteriores, el fabricante establecido en España, o su representante si lo tuviere, deberá llevar un registro de las reclamaciones que pudieran formularse por los usuarios, de los productos defectuosos a que se refiere el apartado 1, de los productos defectuosos fabricados por el mismo y de los productos que se retiren del mercado o se modifiquen para su comercialización.

Artículo 15. *Identificación y marcas de los productos.*

1. Los fabricantes se asegurarán de que los productos que fabriquen, incorporan, además del marcado CE, conforme a lo dispuesto en los artículos 31 y 32, un número de tipo, de lote o cualquier otro elemento que permita su identificación y facilite la trazabilidad del producto o, en los supuestos en los que el tamaño o la naturaleza del producto o sus componentes no lo permita, que la información requerida figura en el embalaje o en documento que acompañe al producto.

2. Además de los extremos previstos en el apartado anterior, los fabricantes harán constar en el producto su nombre, nombre comercial o marca registrada y su dirección de contacto. Estos datos, si no fuera posible incorporarlos al producto, deberán figurar en un documento que acompañe al mismo.

Artículo 16. *Documentación e instrucciones técnicas.*

Los fabricantes adjuntarán, de forma individualizada, a cada producto un manual de instrucciones, que incluya la información relativa a la seguridad en su utilización, fácilmente comprensible para los consumidores y demás usuarios finales, y redactado en una o varias lenguas, siendo una de ellas el español o castellano.

Artículo 17. *Información y cooperación de los fabricantes.*

1. Previa solicitud motivada de las autoridades competentes españolas o de una autoridad nacional competente de un Estado miembro de la Unión Europea, los fabricantes facilitarán toda la información y documentación necesaria para demostrar la conformidad de sus productos con lo dispuesto en este real decreto, en lengua castellana, cuando se trate de peticiones de autoridades competentes españolas, o, cuando se trate de peticiones de una autoridad nacional competente de otro Estado miembro, en la lengua que dicha autoridad pueda comprender fácilmente.

2. Así mismo, a petición de cualquier autoridad nacional competente o de las de otros Estados miembros de la Unión Europea, los fabricantes realizarán las actuaciones que fueran precisas en orden a cooperar en cualquier acción emprendida por aquéllas y destinada a evitar los riesgos que supongan los productos que han introducido en el mercado, incluidos la identificación de los agentes económicos intervinientes en el mercado y la retirada de los productos.

CAPÍTULO IV

Representantes autorizados

Artículo 18. *Designación de los representantes autorizados.*

Los fabricantes podrán designar un representante autorizado, mediante mandato escrito por cualquier documento válido en derecho, en el que se especifique taxativa y explícitamente la extensión de las facultades de representación que se otorgan.

Artículo 19. *Obligaciones de los representantes autorizados.*

1. Los representantes, debidamente autorizados, desarrollarán las actividades especificadas en el mandato recibido.

2. En ningún caso podrán ser objeto del mandato de representación las obligaciones a que se refiere el artículo 11.1 ni la elaboración de la documentación técnica del producto.

3. Con independencia de lo señalado en los apartados anteriores, el mandato facultará como mínimo para la realización de las siguientes funciones:

a) Conservar una copia de la declaración de conformidad, a la que hacen mención el artículo 29 y el anexo III, así como de la documentación técnica, a disposición de las Administraciones públicas competentes, durante un periodo de diez años a contar desde la fecha de introducción del producto en el mercado.

b) Facilitar a las Administraciones públicas competentes toda la información y documentación necesaria a efectos de demostrar la conformidad de un producto, previo requerimiento motivado.

c) Cooperar con las Administraciones públicas competentes en cualquier acción destinada a eliminar los riesgos que supongan los productos regulados por este real decreto.

CAPÍTULO V

Obligaciones de los importadores

Artículo 20. *Obligaciones de los importadores.*

1. Los importadores solo podrán introducir en el mercado nacional los productos que cumplan con los requisitos exigidos por este real decreto.

2. Los importadores, antes de introducir un producto en el mercado español, comprobarán los siguientes aspectos:

a) Que el fabricante ha realizado la debida evaluación de conformidad.

b) La existencia del correspondiente «marcado CE» en el producto, con arreglo a lo dispuesto en este real decreto.

c) Que el fabricante ha elaborado la documentación técnica y el producto va acompañado de la documentación a que se hace referencia en los artículos 15, 16, 29 y 41, así como en el punto 2.5 de la parte A, en la sección 4 de la parte B y en la sección 2 de la parte C del anexo I.

3. Los importadores indicarán su nombre, denominación comercial y marca registrada en su caso y una dirección de contacto en el producto y, en el caso de componentes en los que no fuera posible incorporar estos datos, los mismos deberán figurar en los embalajes o en la documentación que acompaña a los componentes.

4. Mientras sean responsables de un producto, los importadores se asegurarán de que las condiciones de almacenamiento o transporte de un producto no comprometen el cumplimiento de los requisitos para el mismo, exigidos en este real decreto.

Artículo 21. *Obligaciones de los importadores en materia de riesgos.*

1. Los importadores, siempre que exista un riesgo derivado de un producto o cuando lo consideren oportuno, a fin de garantizar la protección de la salud, la seguridad de los consumidores, la seguridad de la navegación y de la vida humana en la mar o la preservación del medio marino, realizarán las siguientes actuaciones:

a) Someterán a ensayos muestras de los productos comercializados.

b) Investigarán, en su caso, las causas que motivaron los posibles riesgos.

2. En todo caso, los importadores llevarán un registro de las reclamaciones, los productos no conformes o que contravengan lo dispuesto en este real decreto, las recuperaciones y las devoluciones de productos, y mantendrán informados a los distribuidores de ese seguimiento.

3. En todo caso, cuando se trate de productos defectuosos o que no observen los requisitos objeto de este real decreto, o cuando aquellos que puedan ocasionar alguno de los riesgos a que se refiriere el apartado anterior de este artículo, los importadores:

a) Adoptarán inmediatamente las medidas necesarias para que el producto se adapte a los requisitos exigidos en este real decreto o, en caso contrario, procederán a su retirada del mercado o a su recuperación.

b) En el supuesto de que existieran razones técnicas en orden a considerar que un producto conlleva un riesgo o que no se adapta a lo dispuesto en este real decreto, los importadores informarán inmediatamente a la Dirección General de la Marina Mercante, tanto respecto a las disfuncionalidades o riesgos detectados como con respecto a las medidas adoptadas, de acuerdo con la letra a) anterior.

c) Informarán a los distribuidores, así como a los fabricantes si lo estimara conveniente, de los riesgos de los productos y de las actuaciones realizadas de acuerdo con lo dispuesto en este artículo.

Artículo 22. *Cooperación con las Administraciones públicas.*

1. Durante un periodo de 10 años, a contar desde la fecha de introducción del producto en el mercado nacional, los importadores conservarán una copia de la declaración de conformidad y de la declaración de acuerdo con el anexo III, a disposición y previa petición motivada de las Administraciones públicas competentes.

2. Previa solicitud motivada de las Administraciones públicas competentes, los importadores facilitarán toda la información y documentación precisa para demostrar la conformidad de sus productos con lo dispuesto en este real decreto y cooperarán con las Administraciones públicas en todas las actividades destinadas a evitar riesgos derivados de la introducción de los productos en el mercado.

CAPÍTULO VI

Obligaciones de los distribuidores

Artículo 23. *Actuaciones atinentes a la comercialización del producto.*

1. Al comercializar un producto los distribuidores actuarán con la debida diligencia en orden al cumplimiento de los requisitos exigidos por este real decreto.

2. Así mismo, los distribuidores se asegurarán de que el producto va acompañado del marcado CE y de la documentación a que se refieren los artículos 15, 16, 29, 41, así como el punto 2.5 de la parte A del anexo I, en la sección 4 de la parte B del anexo I y la sección 2 de la parte C del anexo I.

3. Además, los distribuidores se asegurarán de que las condiciones de almacenamiento y transporte de los productos resultan adecuadas para el correcto mantenimiento de los productos de forma que cumplan con las condiciones exigidas por el artículo 6 y el anexo I.

4. Cuando un distribuidor encuentre motivos técnicos fundados para considerar que un producto no se adecua a los requisitos exigidos por este real decreto o puede representar un riesgo, no lo comercializará hasta que sea conforme. Además, si el producto presenta un riesgo, el distribuidor informará al fabricante o al importador, así como a la Dirección General de la Marina Mercante.

CAPÍTULO VII

Concurrencia de actividades

Artículo 24. *Obligaciones de aplicación a importadores y distribuidores.*

Los importadores y distribuidores tendrán la consideración de fabricantes a los efectos de este real decreto, y estarán sujetos a las obligaciones establecidas en el capítulo III cuando se produzca alguna de las siguientes circunstancias:

a) Introduzcan un producto en el mercado con su nombre o marca.

b) Modifiquen un producto que ya se haya introducido en el mercado de forma que pueda quedar afectada su conformidad.

c) Modifiquen un producto ya introducido en el mercado de forma tal que, aunque se cumplan todos los requisitos técnicos y de conformidad exigidos por este real decreto, la modificación permita considerar que se trata de un nuevo producto.

Artículo 25. *Unificación de actividades.*

Cuando las actividades de fabricante, importador y distribuidor concurran en una misma persona física o jurídica, le será de aplicación el régimen jurídico exigido por los capítulos III, V y VI de este real decreto.

CAPÍTULO VIII

Importadores privados y agentes económicos

Artículo 26. *Obligaciones de los importadores privados.*

1. En el supuesto de que un fabricante no cumpla con los requisitos de conformidad del producto exigidos por este real decreto, los importadores privados, antes de poner en servicio el producto, se asegurarán de que éste se ha diseñado y fabricado de conformidad con los requisitos exigidos por el artículo 5 y el anexo I y cumplirán con las obligaciones de los fabricantes establecidas en el capítulo III.
2. Si el fabricante no facilita la documentación técnica exigida, el importador privado deberá elaborarla haciendo uso de los conocimientos apropiados o encargarla a un organismo o entidad que por su ámbito de actividad garantice la idoneidad de la documentación.
3. En todo caso, el importador privado se asegurará de que el nombre y la dirección del organismo notificado que haya realizado la evaluación de conformidad figure en el producto o en el embalaje del mismo.

Artículo 27. *Agentes económicos.*

1. Los agentes económicos comunicarán a las Administraciones públicas con competencia en materia de vigilancia de mercado, previa solicitud de éstas, los siguientes datos:

a) Los correspondientes a todo agente económico que les haya suministrado un producto.
b) Los correspondientes a cualquier agente económico al que hayan suministrado un producto.

2. A efectos de cumplimentar lo dispuesto en el apartado anterior, los agentes económicos deberán conservar la documentación correspondiente durante un período de diez años computados a partir de la fecha en que se les haya suministrado el producto y en la que hubieran suministrado el producto.
3. Los importadores privados comunicarán a las autoridades de vigilancia del mercado, previa solicitud de éstas, los datos del agente económico que les haya suministrado el producto y deberán estar en situación de presentar la información indicada en el párrafo primero durante un periodo de diez años a partir de la fecha en la que se les haya suministrado el producto.

CAPÍTULO IX

Conformidad del producto

Artículo 28. *Presunción de conformidad.*

Se presume que los productos fabricados conforme a normas armonizadas o partes de éstas, cuyas referencias se hayan publicado en el «Diario Oficial de la Unión Europea», cumplen con los requisitos exigidos por dichas normas y por este real decreto.

Artículo 29. *Declaración UE de conformidad.*

1. En la declaración UE de conformidad constará que se ha demostrado el cumplimiento de los requisitos especificados en el artículo 5, apartado 1, y en el anexo I, o de los mencionados en los números 2 o 3 del artículo 10.

2. La declaración UE de conformidad se ajustará al modelo establecido en el anexo IV y contendrá los elementos especificados en los módulos correspondientes establecidos en el anexo II de la Decisión n.º 768/2008/CE del Parlamento Europeo y del Consejo, de 9 de julio de 2008, sobre un marco común para la comercialización de los productos y por la que se deroga la Decisión 93/465/CEE del Consejo, así como en el anexo V, y se mantendrá permanentemente actualizada y deberá transcribirse en lengua castellana.

3. Al elaborar la declaración UE de conformidad, el fabricante, el importador privado o la persona que adapte los motores a la que se refiere el artículo 10.4 asumirá la responsabilidad de la conformidad del producto.

4. La declaración UE de conformidad mencionada en el apartado 3 deberá acompañar a los siguientes productos cuando se comercialicen o se pongan en servicio:

a) Embarcaciones.
b) Componentes que se introduzcan en el mercado por separado.
c) Motores de propulsión.

5. La declaración del fabricante o el importador, establecida en el anexo III para las embarcaciones semiacabadas, contendrá los elementos detallados en el anexo y acompañara a las embarcaciones semiacabadas y deberá transcribirse en lengua castellana.

Artículo 30. *Principios generales del marcado CE.*

El marcado CE estará sujeto a los principios generales establecidos en el artículo 30 del Reglamento (CE) n.º 765/2008 del Parlamento Europeo y del Consejo, por el que se establecen los requisitos de acreditación y vigilancia del mercado relativos a la comercialización de los productos.

Artículo 31. *Productos sujetos al marcado CE.*

Los productos indicados a continuación estarán sujetos al marcado CE cuando se comercialicen o pongan en servicio:

a) Embarcaciones;
b) Componentes que se introduzcan en el mercado por separado;
c) Motores de propulsión.

Artículo 32. *Reglas y condiciones para la colocación del marcado CE.*

1. El marcado CE se colocará en los productos mencionados en el artículo anterior, de manera visible, legible e indeleble. En el caso de los componentes, cuando ello no sea posible o no esté justificado debido a las dimensiones o la naturaleza del producto, se colocará en el embalaje y en los documentos de acompañamiento. En el caso de las embarcaciones, el marcado CE deberá colocarse en la chapa del constructor instalada por separado del número de identificación de la embarcación. En el caso de los motores de propulsión, el marcado CE se fijará al motor.

2. El marcado CE se colocará antes de la introducción del producto en el mercado o de su puesta en servicio. El marcado CE y el número de identificación mencionado en el apartado 3 podrán ir seguidos de un pictograma o de cualquier otra marca que indique un riesgo o uso especial a juicio del fabricante.

3. El marcado CE irá seguido del número de identificación del organismo notificado cuando éste participe en la fase de control de la producción o en la evaluación posterior a la construcción.

4. El número de identificación del organismo notificado será colocado por el propio organismo o de acuerdo con sus instrucciones por el fabricante o su representante o las personas mencionadas en los apartados 2 a 4 del artículo siguiente.

CAPÍTULO X

Evaluación de conformidad

Artículo 33. *Reglas generales para la evaluación de conformidad.*

1. Antes de introducir en el mercado los productos enumerados en el artículo 2, el fabricante aplicará el procedimiento establecido en los artículos siguientes de este capítulo.

2. Los importadores privados aplicarán el procedimiento contemplado en el artículo 39 antes de la puesta en servicio de un producto de los mencionados en el apartado anterior, en el caso de que el fabricante no haya efectuado la evaluación de conformidad del producto de que se trate.

3. Toda persona que introduzca en el mercado o ponga en servicio un motor de propulsión o una embarcación que haya sufrido una modificación o conversión importante de los motores o de la embarcación, así como toda persona que cambie el fin al que está destinada una embarcación no incluida en el ámbito de aplicación de este real decreto, de tal manera que pase a ser considerada embarcación de recreo, aplicará el procedimiento a que se refiere el artículo 39 antes de introducir el producto en el mercado o ponerlo en servicio.

4. Las personas que introduzcan en el mercado embarcaciones construidas para su propio uso, antes del periodo de 5 años contemplado en el artículo 3.1.g) aplicarán el procedimiento a que se refiere el artículo 39, antes de proceder a la introducción. Dicho plazo de 5 años se contará a partir de la fecha de matriculación definitiva de la embarcación.

Artículo 34. *Procedimiento de evaluación.*

1. Antes de poner en servicio cualquier producto de los incluidos en el ámbito de aplicación de este real decreto, los fabricantes o sus representantes autorizados deberán aplicar los procedimientos objeto de los artículos siguientes.

2. La evaluación de una embarcación de recreo con posterioridad a su fabricación, en el supuesto de que ni el fabricante ni sus representantes se hagan responsables de ella, deberá ser asumida por quienes la comercialicen o pongan en servicio, bajo su propia responsabilidad, presentando solicitud de informe posterior a la construcción ante un organismo notificado.

Artículo 35. *Diseño y construcción de las embarcaciones de recreo.*

El diseño y la construcción de las embarcaciones de recreo se sujetarán a lo dispuesto en el anexo II de la Decisión 768/2008/CE, con arreglo a las siguientes normas:

1. Para las categorías de diseño A y B mencionadas en el anexo I, parte A, sección 1, se aplicará a:

a) Las embarcaciones de recreo con una eslora superior a 2,5 metros e inferior a 12 metros:

1.º Módulo A1 (control interno de la producción más ensayo supervisado de los productos).
2.º Módulo B (examen UE de tipo) junto con el módulo C, D, E o F.
3.º Módulo G (conformidad basada en verificación por unidad).
4.º Módulo H (conformidad basada en el pleno aseguramiento de la calidad).

b) En embarcaciones de recreo con una eslora comprendida entre 12 metros y 24 metros, cualquiera de los siguientes módulos:

1.º Módulo B (examen UE de tipo) junto con el módulo C, D, E o F.
2.º Módulo G (conformidad basada en verificación por unidad).
3.º Módulo H (conformidad basada en el pleno aseguramiento de la calidad).

2. Para la categoría de diseño C mencionada en el anexo I, parte A, sección 1.

a) En embarcaciones de recreo con una eslora igual o superior a 2,5 metros e inferior a 12 metros, cualquiera de los siguientes módulos:

1.º Si se cumplen las normas armonizadas relativas al anexo I, parte A, puntos 3.2 y 3.3: módulo A (control interno de la producción), módulo A1 (control interno de la producción más ensayo supervisado de los productos), Módulo B (examen UE de tipo) junto con el módulo C, D, E o F, Módulo G (conformidad basada en verificación por unidad) o Módulo H (conformidad basada en el pleno aseguramiento de la calidad).

2.º Si no se cumplen las normas armonizadas relativas el anexo I, parte A, puntos 3.2 y 3.3: Módulo A1 (control interno de la producción más ensayo supervisado de los productos), módulo B (examen UE de tipo) junto con el módulo C, D, E o F; módulo G (conformidad basada en la verificación por unidad), o módulo H (conformidad basada en el pleno aseguramiento de la calidad).

b) En embarcaciones de recreo con una eslora comprendida entre 12 metros y 24 metros, cualquiera de los siguientes módulos:

1.º Módulo B (examen UE de tipo) junto con el módulo C, D, E o F.
2.º Módulo G (conformidad basada en verificación por unidad).
3.º Módulo H (conformidad basada en el pleno aseguramiento de la calidad).

c) Para la categoría de diseño D mencionada en el anexo I, parte A, sección 1: en embarcaciones de recreo con una eslora comprendida entre 2.5 metros y 24 metros, cualquiera de los siguientes módulos:

1.º Módulo A (control interno de la producción).
2.º Módulo A1 (control interno de la producción más ensayo supervisado de los productos).
3.º Módulo B (examen UE de tipo) junto con el módulo C, D, E o F.
4.º Módulo G (conformidad basada en verificación por unidad).
5.º Módulo H (conformidad basada en el pleno aseguramiento de la calidad).

Artículo 36. *Diseño y construcción de motos náuticas y componentes.*

1. Por lo que respecta al diseño y la construcción de motos náuticas, se aplicará cualquiera de los procedimientos establecidos en el anexo II de la Decisión n.º 768/2008/CE:

a) Módulo A (módulo A (control interno de la producción).
b) Módulo A1 (control interno de la producción más ensayo supervisado de los productos).
c) Módulo B (examen UE de tipo) junto con el módulo C, D, E o F.
d) Módulo G (conformidad basada en la verificación por unidad).
e) Módulo H (conformidad basada en el pleno aseguramiento de la calidad).

2. Por lo que respecta al diseño y la construcción de componentes, se aplicará cualquiera de los procedimientos establecidos en el anexo II de la Decisión n.º 768/2008/CE:

a) Módulo B (examen UE de tipo) junto con el módulo C, D, E o F.
b) Módulo G (conformidad basada en la verificación por unidad).
c) Módulo H (conformidad basada en el pleno aseguramiento de la calidad).

Artículo 37. *Emisiones de escape.*

Por lo que respecta a las emisiones de escape, para los productos mencionados en el artículo 2 letras d) y e), el fabricante del motor aplicará los siguientes procedimientos establecidos en el anexo II de la Decisión n.º 768/2008/CE:

1. Cuando los ensayos se realicen utilizando la norma armonizada, cualquiera de los siguientes módulos:

a) Módulo B (examen UE de tipo) junto con el módulo C, D, E o F.
b) Módulo G (conformidad basada en la verificación por unidad).
c) Módulo H (conformidad basada en el pleno aseguramiento de la calidad).

2. Cuando los ensayos se realicen sin utilizar la norma armonizada, cualquiera de los siguientes módulos:

a) Módulo B (examen UE de tipo) junto con el módulo C1.
b) Módulo G (conformidad basada en la verificación por unidad).

Artículo 38. *Emisiones sonoras.*

1. Por lo que respecta a las emisiones sonoras en embarcaciones de recreo con motor mixto de propulsión sin escape integrado o con motor de propulsión instalado a bordo, y a las embarcaciones de recreo con motor mixto de propulsión sin escape integrado o con motor de propulsión instalado a bordo que sean objeto de una conversión importante y posteriormente se introduzcan en el mercado en un período de cinco años a partir de la conversión, el fabricante aplicará los siguientes procedimientos establecidos en el anexo II de la Decisión n.º 768/2008/CE:

a) Cuando los ensayos se realicen utilizando la norma armonizada de medición de sonidos, cualquiera de los siguientes módulos:

1.º Módulo A1 (control interno de la producción más ensayo supervisado de los productos);
2.º Módulo G (conformidad basada en la verificación por unidad);
3.º Módulo H (conformidad basada en el pleno aseguramiento de la calidad).

b) Cuando los ensayos se realicen sin utilizar la norma armonizada de medición de sonidos, el módulo G (conformidad basada en la verificación por unidad).
c) Cuando se emplee para la evaluación el número de Froude y el método del coeficiente potencia/desplazamiento, cualquiera de los siguientes módulos:

1.º Módulo A (control interno de la producción);
2.º Módulo G (conformidad basada en la verificación por unidad);
3.º Módulo H (conformidad basada en el pleno aseguramiento de la calidad).

2. Por lo que respecta a las emisiones sonoras de las motos náuticas y de los motores de propulsión con escape integrado destinados a ser instalados en una embarcación de recreo, el fabricante de la moto náutica del motor aplicará los procedimientos establecidos en el anexo II de la Decisión n.º 768/2008/CE, indicados a continuación:

a) Cuando los ensayos se realicen utilizando la norma armonizada de medición de sonidos, cualquiera de los siguiente módulos:

1.º Módulo A1 (control interno de la producción más ensayo supervisado de los productos).
2.º Módulo G (conformidad basada en la verificación por unidad);
3.º Módulo H (conformidad basada en el pleno aseguramiento de la calidad).

b) Cuando los ensayos se realicen sin utilizar la norma armonizada de medición de sonidos, el módulo G (conformidad basada en la verificación por unidad).

Artículo 39. *Evaluación posterior a la fabricación.*

La evaluación posterior a la fabricación mencionada en el artículo 33, apartados 2, 3 y 4, se efectuará tal como se establece en el anexo V.

Artículo 40. *Requisitos adicionales.*

1. Cuando se utilice el módulo B del anexo II de la Decisión n.º 768/2008/CE, el examen UE de tipo se efectuará de la forma indicada en el punto 2, segundo guion, de dicho módulo.
Un tipo de producción mencionado en el módulo B podrá incluir distintas variantes del producto siempre que:

a) Las diferencias entre las variantes no afecten al nivel de seguridad y a los demás requisitos referentes al funcionamiento del producto, y
b) Las variantes del producto estén señaladas en el correspondiente certificado de examen UE de tipo, en su caso, a través de una modificación del certificado original.

2. Cuando se utilice el módulo A1 del anexo II de la Decisión n.º 768/2008/CE, los controles de los productos se efectuarán en una o en varias de las embarcaciones representativas de la producción del fabricante y se aplicarán los requisitos adicionales establecidos en el anexo VI de este real decreto.

3. No será aplicable la posibilidad de recurrir a los organismos internos acreditados mencionados en los módulos A1 y C1 del anexo II de la Decisión n.º 768/2008/CE.

4. Cuando se utilice el módulo F del anexo II de la Decisión n.º 768/2008/CE, se aplicará el procedimiento descrito en el anexo VII de la presente Directiva para la evaluación de la conformidad con los requisitos sobre emisiones de escape.

5. Cuando se utilice el módulo C del anexo II de la Decisión n.º 768/2008/CE, por lo que respecta a la evaluación de la conformidad con los requisitos sobre emisiones de escape de este real decreto, y en caso de que el fabricante no aplique un sistema de calidad pertinente conforme a lo descrito en el módulo H del anexo II de la Decisión n.º 768/2008/CE, un organismo notificado elegido por el fabricante realizará o hará que se realicen los controles del producto a intervalos aleatorios determinados por dicho organismo a fin de comprobar la calidad del control interno del producto. En caso de que resulte insatisfactorio el nivel de calidad o se considere necesario verificar la validez de los datos presentados por el fabricante, se aplicará el procedimiento establecido en el anexo VIII.

Artículo 41. *Documentación técnica.*

1. La documentación técnica mencionada en el artículo 11, apartado 2, comprenderá todos los datos y detalles pertinentes de que el producto cumple los requisitos establecidos en el artículo 5, apartado 1, y en el anexo I. En particular, incluirá los documentos pertinentes indicados en el anexo IX.

2. La documentación técnica garantizará que el diseño, construcción, funcionamiento y evaluación de la conformidad se entiendan claramente.

CAPÍTULO XI

Organismos notificados

Artículo 42. *Requisitos relativos a los organismos de evaluación de la conformidad para ser notificados.*

1. A los efectos de la notificación con arreglo a este real decreto, los organismos de evaluación de la conformidad deberán cumplir con los requisitos exigidos por los artículos 15, 16 y 17 de la Ley de Industria y la legislación en desarrollo de la misma. Así mismo los citados organismos deberán cumplir con lo establecido en los apartados siguientes.

2. Los organismos de evaluación de la conformidad se establecerán de conformidad con el ordenamiento jurídico español y tendrán personalidad jurídica.

3. Los organismos de evaluación de la conformidad serán independientes de la organización o el producto que evalúen.

Se puede considerar como organismo de evaluación un organismo perteneciente a una asociación comercial o una federación profesional que represente a las empresas que participan en el diseño, la fabricación, el suministro, el montaje, el uso o el mantenimiento de los productos que evalúa, a condición de que se garantice su independencia y la ausencia de conflictos de intereses.

4. Los organismos de evaluación de la conformidad, sus máximos directivos y el personal responsable de la realización de las tareas de evaluación de la conformidad no podrán ser el diseñador, el fabricante, el proveedor, el instalador, el comprador, el dueño, el usuario ni el encargado del mantenimiento de los productos que deban evaluarse, ni el representante de cualquiera de ellos. Ello no es óbice para que usen los productos evaluados que sean necesarios para el funcionamiento del organismo de evaluación de la conformidad ni para que se utilicen los productos con fines personales.

5. Los organismos de evaluación de la conformidad, sus máximos directivos y el personal responsable de la realización de las tareas de evaluación de la conformidad no intervendrán directamente en el diseño o la fabricación, la comercialización, la instalación, el

uso ni el mantenimiento de estos productos, ni representarán a las partes que participan en estas actividades. No efectuarán ninguna actividad que pueda entrar en conflicto con su independencia de criterio o su integridad en relación con las actividades de evaluación de la conformidad para las que han sido notificados. Ello se aplicará en particular a los servicios de asesoramiento.

6. Los organismos de evaluación de conformidad se asegurarán de que las actividades de sus filiales o subcontratistas no afectan a la confidencialidad, objetividad e imparcialidad de sus actividades de evaluación de la conformidad.

7. Los organismos de evaluación de la conformidad y su personal llevarán a cabo las actividades de evaluación de la conformidad con el máximo nivel de integridad profesional y con la competencia técnica exigida para el campo específico, y estarán libres de cualquier presión o incentivo, especialmente de índole financiera, que pudiera influir en su apreciación o en el resultado de sus actividades de evaluación de la conformidad, en particular por parte de personas o grupos de personas que tengan algún interés en los resultados de esas actividades.

8. Los organismos de evaluación de la conformidad serán capaces de llevar a cabo todas las tareas de evaluación de la conformidad que les sean asignadas de conformidad con los artículos 33 a 41 y para las que vayan a ser notificados, independientemente de que realicen las tareas los propios organismos de evaluación de la conformidad o se realicen por su cuenta y bajo su responsabilidad.

9. Los organismos de evaluación de la conformidad dispondrán, en todo momento, para cada procedimiento de evaluación y para cada tipo o categoría de productos para los que hayan sido notificados, de los recursos siguientes:

a) El personal necesario con conocimientos técnicos y experiencia suficiente y adecuada para las tareas de evaluación de la conformidad.

b) Las descripciones de procedimientos con arreglo a los cuales se efectúa la evaluación de la conformidad, garantizando la transparencia y la posibilidad de reproducción de esos procedimientos.

c) Las políticas y procedimientos adecuados que permitan distinguir entre las tareas que vaya a realizar como organismo notificado y cualquier otra actividad.

d) Los procedimientos para llevar a cabo sus actividades teniendo debidamente en cuenta el tamaño de las empresas, el sector en que operan, su estructura, el grado de complejidad de la tecnología del producto de que se trate y el carácter masivo o en serie del proceso de producción.

e) Los medios necesarios para realizar adecuadamente las tareas técnicas y administrativas relacionadas con las actividades de evaluación de la conformidad.

f) Acceso a todo el equipo o las instalaciones que necesiten.

10. El personal que efectúe las actividades de evaluación de la conformidad tendrá:

a) Una buena formación técnica y profesional para realizar todas las actividades de evaluación de la conformidad correspondientes al ámbito para el que vaya a ser notificado el organismo de evaluación de conformidad;

b) Un conocimiento satisfactorio de los requisitos de las evaluaciones que efectúa y la autoridad necesaria para efectuar tales operaciones;

c) Un conocimiento y una compresión adecuados de los requisitos esenciales, de las normas armonizadas aplicable, de la legislación de armonización de la Unión aplicable, y de la legislación nacional pertinente;

d) La capacidad necesaria para la elaboración de los certificados, los registros y los informes que demuestren que se han efectuados evaluaciones.

11. Los organismos de evaluación de la conformidad garantizarán la imparcialidad de sus máximos directivos y del personal de evaluación.

La remuneración de los máximos directivos y del personal de evaluación del organismo de evaluación de la conformidad no dependerá del número de evaluaciones realizadas ni de los resultados de dichas evaluaciones.

12. Los organismos de evaluación de la conformidad garantizarán la cobertura de su responsabilidad mediante un seguro u otra garantía financiera.

13. El personal de los organismos de evaluación de la conformidad observará el secreto profesional acerca de toda la información recabada en el marco de sus tareas, con arreglo a lo dispuesto en los artículos 33 a 41 o a cualquier disposición que les sea de aplicación, salvo en relación con las autoridades competentes españolas. En todo caso se protegerá los derechos de propiedad industrial, conforme a lo dispuesto en la legislación sectorial aplicable.

14. Los organismos de evaluación de la conformidad participarán en las actividades pertinentes de normalización y en las actividades del grupo de coordinación del organismo notificado establecido con arreglo al artículo 52, o se asegurarán de que su personal de evaluación esté informado al respecto, y aplicarán a modo de directrices generales las decisiones y los documentos administrativos que resulten de las labores del grupo.

Artículo 43. *Presunción de conformidad.*

Se presume que un organismo de evaluación de la conformidad cumple los requisitos establecidos en el artículo anterior cuando demuestre que cumple los criterios establecidos en las normas armonizadas aplicables cuyas referencias se hayan publicado en el «Diario Oficial de la Unión Europea» y en la medida en que dichas normas armonizadas cubran los requisitos del artículo 42.

Artículo 44. *Solicitud de notificación.*

1. Los organismos de evaluación de la conformidad establecidos en España presentarán una solicitud de notificación a la Dirección General de la Marina Mercante.

2. La solicitud a que se refiere el apartado 1 irá acompañada de una descripción de las actividades de evaluación de la conformidad, del módulo o módulos de evaluación de la conformidad y del producto o productos para los que el organismo se considere competente, así como de un certificado de acreditación, si lo hay, expedido por un organismo nacional de acreditación que declare que el organismo de evaluación de la conformidad cumple los requisitos establecidos en el artículo 42.

3. Si el organismo de evaluación de la conformidad en cuestión no puede facilitar un certificado de acreditación, entregará a la Dirección General de la Marina Mercante todas las pruebas documentales necesarias para verificar, reconocer y supervisar regularmente que cumple los requisitos establecidos en el artículo 42.

Artículo 45. *Procedimiento de notificación.*

1. La Dirección General de la Marina Mercante sólo podrá notificar a los organismos de evaluación de la conformidad que hayan satisfecho los requisitos establecidos en el artículo 42.

2. La Dirección General de la Marina Mercante notificará a la Comisión y a los demás Estados miembros mediante el sistema de notificación electrónica desarrollado y gestionados por la Comisión.

3. La notificación incluirá información detallada de las actividades de evaluación de la conformidad, el módulo o los módulos de evaluación de la evaluación de conformidad, el producto o los productos de que se trate y la correspondiente certificación de competencia.

4. Si la notificación no está basada en el certificado de acreditación mencionado en el artículo 45.2, la Dirección General de la Marina Mercante transmitirá a la Comisión y a los demás Estados miembros las pruebas documentales que demuestren la competencia del organismo de evaluación de la conformidad y las disposiciones existentes destinadas a garantizar que se controlará periódicamente al organismo y que este seguirá satisfaciendo los requisitos establecidos en el artículo 42.

5. El organismo objeto de la notificación sólo podrá realizar las actividades de un organismo notificado si la Comisión o los demás Estados miembros no han formulado ninguna objeción en el plazo de dos semanas a partir de la notificación, en caso de que se utilice un certificado de acreditación, o de dos meses a partir de la notificación, en caso de que no se utilice la acreditación.

Solo ese organismo será considerado organismo notificado a efectos de lo previsto por este real decreto.

6. La Comisión y los demás Estados miembros serán informados de todo cambio pertinente posterior a la notificación.

Artículo 46. *Números de identificación y listas de organismos notificados.*

La Dirección General de la Marina Mercante asignará un código de identificación a los organismos notificados que han sido autorizados por la misma o por otras autoridades notificantes de la Unión Europea a realizar evaluaciones de la conformidad posteriores a la fabricación del producto.

Artículo 47. *Cambios en las notificaciones.*

1. Si la Dirección General de la Marina Mercante comprueba o es informada de que un organismo notificado ha dejado de cumplir los requisitos establecidos en el artículo 42 o no está cumpliendo sus obligaciones restringirá, suspenderá o revocará la notificación, según el caso, en función de la gravedad del incumplimiento de tales requisitos u obligaciones e informará inmediatamente de ello a los demás Estados miembros y a la Comisión.

2. En caso de restricción, suspensión o revocación de la notificación, o si el organismo notificado ha cesado su actividad, la Dirección General de la Marina Mercante adoptará las medidas oportunas para que los expedientes de dicho organismo sean tratados por otro organismo notificado o se pongan a disposición de las autoridades notificantes y de vigilancia del mercado responsables, cuando éstas lo soliciten.

Artículo 48. *Obligaciones operativas de los organismos notificados.*

1. Los organismos notificados realizarán evaluaciones de la conformidad siguiendo los procedimientos de evaluación de la conformidad establecidos en los artículos 33 a 41.

2. Las evaluaciones de la conformidad se llevarán a cabo de manera proporcionada, evitando cargas innecesarias a los agentes económicos y a los importadores privados. Los organismos de evaluación de la conformidad llevarán a cabo sus actividades teniendo debidamente en cuenta el tamaño de las empresas, el sector en que operan, su estructura, el grado de complejidad de la tecnología del producto y el carácter masivo o en serie del proceso de producción.

Para ello, respetarán en cualquier caso el grado de rigor y el nivel de protección exigido para que el producto cumpla con lo dispuesto en este real decreto.

3. Si un organismo notificado comprueba que un fabricante o un importador privado no ha cumplido los requisitos establecidos en el artículo 5, apartado 1, y en el anexo I, o en las normas armonizadas correspondientes, pedirá al fabricante o al importador privado que adopte las medidas correctoras oportunas y no expedirá el certificado de conformidad.

4. Si en el transcurso de la supervisión de la conformidad consecutiva a la expedición del certificado, un organismo notificado constata que el producto ya no es conforme, instará al fabricante a adoptar las medidas correctoras adecuadas y, si es necesario, suspenderá o revocará el certificado.

5. Si no se adoptan medidas correctoras o éstas no surten el efecto necesario, el organismo notificado restringirá, suspenderá o revocará cualquier certificado, según el caso.

Artículo 49. *Obligaciones de información de los organismos notificados.*

1. Los organismos notificados comunicarán a la Dirección General de la Marina Mercante:

a) Cualquier denegación, restricción, suspensión o revocación de certificados;

b) Cualquier circunstancia que afecte al ámbito y a las condiciones de notificación;

c) Cualquier solicitud de información que hayan recibido de las autoridades de vigilancia del mercado en relación con las actividades de evaluación de la conformidad;

d) Previa solicitud, las actividades de evaluación de la conformidad realizadas dentro del ámbito de su notificación y cualquier otra actividad realizada, incluidas las actividades y la subcontratación transfronterizas.

2. Los organismos notificados proporcionarán a los demás organismos notificados con arreglo a lo dispuesto en este real decreto y a los organismos notificados existentes en otros

Estados miembros de la Unión Europea con arreglo a su respectiva legislación, que realicen actividades de evaluación de la conformidad similares y que evalúen los mismos productos, toda información pertinente sobre cuestiones relacionadas con resultados negativos y con resultados positivos de la evaluación de la conformidad, previa solicitud.

Artículo 50. *Recursos.*

Las decisiones de los organismos notificados podrán ser impugnadas ante las autoridades autonómicas competentes, conforme al procedimiento establecido en los artículos 16.2 de la Ley de Industria, y con sujeción a lo dispuesto en la Ley 30/1992, de 26 de noviembre, de Régimen Jurídico de las Administraciones Públicas y del Procedimiento Administrativo Común, y en la legislación sectorial, que sean de aplicación.

Artículo 51. *Coordinación de los organismos notificados.*

Las comunidades autónomas y la Dirección General de la Marina Mercante se asegurarán de que, para la conveniente gestión y adecuada coordinación y cooperación entre los organismos notificados con arreglo a este real decreto, en forma de grupo o grupos sectoriales de organismos notificados, los organismos notificados participan en las actividades de los grupos que, con tal fin, existan en el ámbito de la Unión Europea.

Así mismo, se asegurarán de que los organismos que hayan notificado participan en el trabajo de dichos grupos, directamente o por medio de representantes designados.

Artículo 52. *Subcontrataciones y filiales de los organismos notificados.*

1. El organismo notificado que subcontrate tareas específicas relacionadas con la evaluación de la conformidad o recurra a una filial, se asegurará de que el subcontratista o la filial cumplen los requisitos establecidos en el artículo 42 e informará consecuentemente a la Dirección General de la Marina Mercante.

2. El organismo notificado asumirá la plena responsabilidad de las tareas realizadas por los subcontratistas o las filiales, con independencia de dónde tengan su sede.

3. Las actividades solo podrán subcontratarse o delegarse en una filial, previo consentimiento del cliente.

4. El organismo notificado mantendrá a disposición de la Dirección General de la Marina Mercante los documentos pertinentes sobre la evaluación de las cualificaciones del subcontratista o de la filial, así como el trabajo que estos realicen con arreglo a los artículos 33 a 41 de este real decreto.

CAPÍTULO XII

Vigilancia del mercado, control de productos y procedimiento de salvaguardia

Artículo 53. *Control de los productos que entren en el mercado de la Unión Europea.*

La vigilancia de los productos que entren en el mercado se regirá por lo dispuesto en los artículos 15, apartado 3, y 16 a 29, del Reglamento (CE) 765/2008 del Parlamento Europeo y del Consejo, por el que se establecen los requisitos de acreditación y vigilancia del mercado relativos a la comercialización de los productos, y por lo dispuesto en los artículos siguientes de este capítulo.

Artículo 54. *Procedimiento en el caso de productos que supongan un riesgo a nivel nacional.*

1. Cuando las autoridades de vigilancia del mercado español distintas de la Dirección General de la Marina Mercante tengan motivos suficientes para considerar que un producto de los regulados por este real decreto supone un riesgo para la salud o la seguridad de las personas, para los bienes o el medio ambiente, lo comunicarán de inmediato a la Dirección General de la Marina Mercante, que dispondrá una evaluación del producto, de acuerdo con los requisitos al efecto establecidos en este real decreto, para lo cual los agentes

económicos o el importador privado del producto deberán cooperar con las autoridades de vigilancia.

2. Si en el transcurso de la evaluación la Dirección General de la Marina Mercante constata que el producto no cumple con los requisitos exigidos por este real decreto referidos a la comercialización de un producto pedirá al agente económico que lo comercializó que adopte las medidas correctoras necesarias para adaptar el producto a los requisitos citados o bien proceder a la retirada del mercado o a recuperarlo en un plazo de tiempo razonable, proporcional a la naturaleza del riesgo que esa autoridad señale.

3. Si en el transcurso de la evaluación la Dirección General de la Marina Mercante constata que el producto no cumple con los requisitos exigidos por este real decreto referidos a su importación informará al importador privado de las medidas correctoras adecuadas que debe adoptar para que el producto se ajuste a dichos requisitos, consistentes en la suspensión de la puesta en servicio del producto o en la suspensión de su utilización, de manera proporcionada a la naturaleza del riesgo, informando de ello al organismo notificado correspondiente.

4. En todo caso, el artículo 21 del Reglamento (CE) 765/2008 será de aplicación a las medidas mencionadas en los apartados 2 y 3.

5. Cuando la Dirección General de la Marina Mercante considere que la no conformidad no se limita al territorio nacional, informará a la Comisión y a los demás Estados miembros de la Unión de los resultados de la evaluación y de las medidas impuestas al agente económico correspondiente. La información se cursará a través de la comunicación inmediata a que se refiere el artículo 19 del Real Decreto 1801/2003, de 26 de diciembre, sobre seguridad general de los productos.

6. Los agentes económicos y los importadores deberán asegurarse de que se adoptan las medidas correctoras a que se refieren los apartados anteriores en relación con los productos que hayan comercializado o importado.

7. Si los agentes económicos o los importadores privados no adoptaran las medidas correctoras adecuadas en el plazo de tiempo que se hubiera indicado, las autoridades de vigilancia competentes adoptarán las medidas provisionales precisas para, según proceda, prohibir o restringir la comercialización del producto, para retirarlo del mercado o para recuperarlo, así como para prohibir su puesta en servicio o el uso del producto, informando de estas medidas a la Comisión y a los Estados miembros.

8. La medidas objeto de este artículo deberán adaptarse, previo requerimiento y audiencia al interesado, que podrá formular todas las alegaciones que estime pertinentes, de acuerdo con la legislación reguladora del procedimiento administrativo común.

9. La información a que se hace referencia en el apartado 7 deberá incluir todos los detalles disponibles con mención singularizada de los datos necesarios para la identificación del producto y su origen, la naturaleza de la supuesta no conformidad y del riesgo planteado y la naturaleza y duración de las medidas adoptadas, así como copia de las alegaciones presentadas por el agente económico o el importador privado a que se refiere en apartado anterior.

10. Junto con la información objeto del apartado anterior deberá incluirse mención específica de si la falta de conformidad se debe a uno de los motivos siguientes:

a) Que el producto no cumpla los requisitos relacionados con la salud o la seguridad de las personas o los requisitos de protección de los bienes o del medio ambiente, establecidos en este real decreto.

b) Que existan deficiencias en las normas armonizadas a que se refiere el artículo 28 que atribuyan una presunción de conformidad.

11. Si en el plazo de tres meses, tras la recepción de la información a que se hace referencia en el apartado 4 y siguientes, ningún Estado miembro de la Unión Europea o la Comisión presentaran objeciones a las medidas provisionales adoptadas por la autoridades españolas, dichas medidas se considerarán justificadas y cobrarán plena validez.

Artículo 55. *No conformidad formal.*

1. Sin perjuicio de lo dispuesto en el artículo anterior, las autoridades de vigilancia competentes del mercado requerirán al agente económico o al importador privado para que

subsane la no conformidad del producto cuando constaten que se producen una de las condiciones siguientes.

a) Que la colocación del marcado CE infringe lo dispuesto en los artículos 30, 31 y 32.
b) Que no se ha colocado el marcado CE de acuerdo con lo dispuesto en el artículo 32.
c) Que no se ha establecido la declaración de conformidad o la declaración objeto del anexo III o que estas declaraciones no se han realizado correctamente.
d) Que la documentación técnica no está disponible o es incompleta.
e) Que la información objeto del artículo 11 y 20 se ha omitido, es falsa o está incompleta.
f) Que no se cumplen el resto de los requisitos administrativos exigidos a los fabricantes y a los importadores.

2. Si la falta de conformidad a que se refiere el apartado anterior persistiera, las autoridades de vigilancia competentes del mercado adoptarán todas las medidas precisas para, según proceda, restringir o prohibir la introducción del producto en el mercado o para asegurarse de que se recupera o retira del mercado y, en el caso de productos importados para su propio uso por un importador privado, de que se prohíba o restrinja dicho uso.

Artículo 56. *Vigilancia del mercado, control de productos y procedimientos de salvaguardia.*

La Dirección General de la Marina Mercante, además de las obligaciones que le corresponden en virtud del artículo anterior, así como de las inherentes a su condición de autoridad notificante a la que se refiere el artículo 6, asumirá las siguientes obligaciones dirigidas en particular a la vigilancia del mercado:

a) Si comprueba que alguno de los productos incluidos en el ámbito de aplicación de este real decreto, que cumpla con los requisitos exigidos por éste y que se utilice de acuerdo con la finalidad para la que ha sido fabricado, puede poner en peligro la salud o la seguridad de las personas, los bienes, la seguridad marítima, de la navegación o de la vida humana en la mar, o la integridad del medio marino, la Dirección General de la Marina Mercante adoptará motivadamente las medidas precisas para impedir su utilización en las aguas donde España ejerce soberanía, derechos soberanos o jurisdicción y, en su caso, para que sea retirado del mercado o restringida su comercialización.
b) Si comprueba que un producto de los regulados por este real decreto incorpora el marcado CE sin cumplir los requisitos esenciales de seguridad, la Dirección General de la Marina Mercante incoará el correspondiente procedimiento administrativo sancionador, de conformidad con lo previsto en el título IV, del libro III, del texto refundido de la Ley de Puertos del Estado y de la Marina Mercante.
c) Si la Dirección General de la Marina Mercante, u otra autoridad de vigilancia del mercado español, estimara que las normas armonizadas a que se refiere el artículo 28 no cumplen totalmente con los requisitos esenciales a que se refiere el artículo 5.1, lo notificará motivadamente a la Comisión Europea.

CAPÍTULO XIII

Régimen sancionador

Artículo 57. *Normativa aplicable en el ámbito sancionador.*

Las infracciones administrativas a que haya lugar en relación con este real decreto se sancionarán por las Comunidades Autónomas, de acuerdo con su legislación específica, sin perjuicio de las competencias sancionadoras establecidas en el Título V de la Ley de Industria respecto de aquellas conductas que constituyan infracciones tipificadas en dicha Ley. No obstante, las infracciones que se produzcan en el ámbito del artículo 56 o bien afecten a la ordenación del tráfico marítimo, *a* la seguridad marítima, de la navegación, de la vida humana en la mar y a la prevención de la contaminación del medio marino serán sancionadas conforme a lo previsto en el título IV, del libro III, del texto refundido de la Ley de Puertos del Estado y de la Marina Mercante.

Disposición adicional única. *Embarcaciones con motores de combustibles GLP.*

1. Las embarcaciones de recreo con motores adaptados al uso de combustibles GLP se regirán por lo dispuesto en este real decreto.

2. Las inspecciones periódicas de estas embarcaciones se realizarán conforme a lo dispuesto en 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.

Disposición transitoria única. *Periodo transitorio.*

1. Se podrán comercializar y poner en servicio los productos regulados en el Real Decreto 2127/2004, de 29 de octubre, por el que se regulan los requisitos de seguridad de las embarcaciones de recreo, de las motos náuticas, de sus componentes y de las emisiones de escape y sonoras de los motores, siempre que los productos se hayan introducido en el mercado o puesto en servicio antes del 18 de enero de 2017.

2. Así mismo, no se impedirá la comercialización ni la puesta en servicio de motores de propulsión fuera borda de encendido por chispa, de potencia igual o inferior a 15 kW que respeten los límites de emisión de escapes de la fase I que figuran en el anexo I, parte B, punto 2.1 y que hayan sido fabricados por pequeñas y medianas empresas, tal como se hallan definidas en la Recomendación 2003/361/CE de la Comisión e introducidos en el mercado antes del 18 de enero de 2020.

Disposición derogatoria única. *Derogación normativa.*

Quedan derogadas cuantas disposiciones de igual o inferior rango se opongan a lo dispuesto en este real decreto. En particular queda derogado el Real Decreto 2127/2004, de 29 de octubre, por el que se regulan los requisitos de seguridad de las embarcaciones de recreo, de las motos náuticas, de sus componentes y de las emisiones de escape y sonoras de sus motores.

Disposición final primera. *Incorporación de Derecho de la Unión Europea.*

Este real decreto incorpora al ordenamiento jurídico español la Directiva 2013/53/UE del Parlamento Europeo y del Consejo, de 20 de noviembre de 2013, relativa a las embarcaciones de recreo y a las motos acuáticas, por la que se deroga la Directiva 94/25/CE.

Disposición final segunda. *Título competencial.*

El presente real decreto se dicta al amparo de los artículos 149.1.10.ª y 149.1.13.ª de la Constitución Española, que atribuyen al Estado competencia exclusiva, respectivamente, sobre comercio exterior y sobre las bases y coordinación de la planificación general de la actividad económica. Asimismo, la regulación de los requisitos técnicos y de seguridad de las motos náuticas, embarcaciones deportivas y sus componentes se ampara en el artículo 149.1.20.ª de la Constitución, que establece las competencias exclusivas del Estado en materia de marina mercante.

Disposición final tercera. *Habilitación normativa.*

1. Se faculta al Ministro de Fomento para dictar cuantas disposiciones sean precisas en desarrollo y aplicación de lo dispuesto en este real decreto, así como para introducir cualquier modificación en los anexos, siempre que ésta sea de carácter meramente técnico y venga impuesta o recomendada por un instrumento jurídico de la Unión Europea.

2. Así mismo, se autoriza al Ministro de Fomento para desarrollar el régimen técnico y de inspección de las embarcaciones de recreo con motores adaptados al uso de combustible GLP.

Disposición final cuarta. *Entrada en vigor.*

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

ANEXO I

Requisitos esenciales

A) Requisitos esenciales para el diseño y la construcción de los productos contemplados en el artículo 2

1. Categorías de diseño de las embarcaciones

Categoría de diseño	Fuerza del viento (Escala de Beaufort)	Altura significativa de ola (H ⅓, metros)
A	Superior a 8.	Superior a 4.
B	Hasta 8 incluido.	Hasta 4 incluido.
C	Hasta 6 incluido.	Hasta 2 incluido.
D	Hasta 4 incluido.	Hasta 0,3 incluido.

Notas explicativas:

A. Una embarcación de recreo que pertenezca a la categoría de diseño A se considera diseñada para vientos que pueden superar la fuerza 8 (escala de Beaufort) y olas de una altura significativa de 4 m o más, quedando excluidas las situaciones anormales como tormentas, temporales, huracanes, tornados y condiciones marítimas extremas u olas gigantes.

B. Una embarcación de recreo que pertenezca a la categoría de diseño B se considera diseñada para vientos de hasta fuerza 8 inclusive y olas de altura significativa de hasta 4 m inclusive.

C. Una embarcación de recreo que pertenezca a la categoría de diseño C se considera diseñada para vientos de hasta fuerza 6 inclusive y olas de altura significativa de hasta 2 m inclusive.

D. Una embarcación de recreo que pertenezca a la categoría de diseño D se considera diseñada para vientos de hasta fuerza 4 inclusive y olas de altura significativa de hasta 0,3 m inclusive, y ocasionalmente olas de 0,5 m de altura máxima.

En cada categoría de diseño, las embarcaciones deben estar diseñadas y construidas para resistir estos parámetros por lo que respecta a la estabilidad, la flotabilidad y demás requisitos esenciales enumerados en el presente anexo y deben poseer buenas características de manejabilidad.

2. Requisitos generales

2.1 Identificación de embarcaciones. Toda embarcación llevará marcado un número de identificación que contendrá la siguiente información:

a) el código de país del fabricante;
b) el código único del fabricante asignado por la autoridad española competente o por una autoridad de un Estado miembro;
c) un número de serie único;
d) el mes y el año de producción;
e) el año del modelo.

Los requisitos detallados en relación con el número de identificación contemplado en el párrafo primero se establecerán en la norma armonizada pertinente.

2.2 Chapa del fabricante de la embarcación. Toda embarcación llevará una chapa montada de forma permanente y separada del número de identificación de la embarcación, que incluirá como mínimo la siguiente información:

a) Nombre del fabricante y su nombre comercial registrado o marca registrada así como su dirección de contacto.

b) Marcado CE conforme a lo dispuesto en los artículos 30 a 32.

c) Categoría de diseño de embarcaciones de acuerdo con la sección 1.

d) Carga máxima recomendada por el fabricante con arreglo al punto 3.6, excluido el peso del contenido de los depósitos fijos llenos;

e) Número de personas recomendado por el fabricante para el que está diseñada la embarcación.

En caso de evaluación posterior a la fabricación, los datos de contacto y los requisitos mencionados en la letra a) incluirán los del organismo notificado que haya efectuado la evaluación de la conformidad.

2.3 Prevención de la caída por la borda y medios para subir de nuevo a bordo. La embarcación estará diseñada de forma que se reduzca al mínimo el peligro de caer por la borda y de manera que se facilite subir de nuevo a bordo a la persona que se haya caído. La persona que se encuentre en el agua deberá, sin ayuda, poder acceder a medios que le permitan volver a bordo, o poder desplegarlos.

2.4 Visibilidad desde el puesto principal de gobierno. En el caso de las embarcaciones de recreo, la persona que las gobierne, desde el puesto principal de gobierno y en condiciones normales de utilización (velocidad y carga), deberá disponer de una buena visibilidad de 360°.

2.5 Manual de instrucciones. Todo producto contará con un manual de instrucciones de conformidad con el artículo 16. En dicho manual figurará toda la información necesaria para la utilización segura del producto, haciendo especial hincapié en el montaje, mantenimiento, funcionamiento normal, prevención de riesgos y gestión de riesgos.

3. Requisitos relativos a la integridad y a las características de construcción

3.1 Estructura. Los materiales elegidos y su combinación y construcción garantizarán la firmeza necesaria de la embarcación, en todos los aspectos, teniendo especialmente en cuenta su categoría de diseño con arreglo a la sección 1 y la carga máxima recomendada por el fabricante con arreglo al punto 3.6.

3.2 Estabilidad y francobordo. La embarcación tendrá una estabilidad y un francobordo suficientes teniendo en cuenta su categoría de diseño con arreglo a la sección 1 y la carga máxima recomendada por el fabricante con arreglo al punto 3.6.

3.3 Flotabilidad. La embarcación estará construida de tal forma que garantice unas características de flotabilidad adecuadas en función de su categoría de diseño con arreglo a la sección 1, y la carga máxima recomendada por el fabricante con arreglo al punto 3.6. Todas las embarcaciones recreativas habitables de casco múltiple capaces de volcarse deberán estar diseñadas de tal forma que dispongan de flotabilidad suficiente para mantenerse a flote en posición invertida.

Las embarcaciones de menos de seis metros de eslora que puedan inundarse cuando se utilicen conforme a su categoría de diseño estarán dotadas de medios de flotación adecuados para poder flotar en caso de entrada masiva de agua.

3.4 Aberturas en el casco, la cubierta y la superestructura. Una vez cerradas, las aberturas en el casco, la cubierta o cubiertas y la superestructura no pondrán en peligro la integridad estructural de la embarcación ni su estanqueidad.

Los parabrisas, portillos, puertas y tapas de escotilla soportarán la presión previsible del agua en sus posiciones específicas, así como las cargas puntuales producidas por el peso de las personas que transiten en cubierta.

Los dispositivos que atraviesen el casco para permitir el paso del agua hacia el interior o hacia el exterior de este, por debajo de la línea de flotación correspondiente a la carga máxima recomendada por el fabricante con arreglo al punto 3.6, irán provistos de elementos de cierre de fácil acceso.

3.5 Entrada masiva de agua. Toda embarcación deberá estar diseñada de tal forma que se reduzca al mínimo el riesgo de naufragio.

Si procede, deberá prestarse especial atención:

a) A las bañeras y los pozos, que deberán ser autoachicables o tener otros medios para impedir que el agua penetre en la embarcación.

b) A los sistemas de ventilación.

c) Al achique del agua mediante bombas adecuadas u otros medios.

3.6 Carga máxima recomendada por el fabricante. La carga máxima recomendada por el fabricante [combustible, agua, provisiones, equipos varios y personas (en kilogramos)], para la cual se haya diseñado la embarcación, se determinará de acuerdo con su categoría de diseño (sección 1), estabilidad y francobordo (punto 3.2) y flotabilidad (punto 3.3).

3.7 Estiba de las balsas salvavidas. Toda embarcación de recreo de las categorías de diseño A y B, y toda embarcación de recreo de las categorías de diseño C y D cuya eslora sea superior a 6 metros, tendrá uno o más emplazamientos para estibar una o varias balsas salvavidas con capacidad suficiente para el número de personas recomendado por el fabricante para cuyo transporte se haya diseñado la embarcación de recreo. El punto o puntos de estiba de las balsas salvavidas deberán ser de fácil acceso en todo momento.

3.8 Evacuación. Toda embarcación de recreo habitable de caso múltiple capaz de volcarse estará provista de medios eficaces de evacuación que permitan salir en caso de vuelco. Si se dispone de un medio eficaz de evacuación que permita salir cuando la embarcación se encuentre en posición invertida, no comprometerá la estructura (punto 3.1), la estabilidad (punto 3.2) ni la flotabilidad (punto 3.3) tanto si la embarcación de recreo está adrizada como en posición invertida.

Toda embarcación de recreo habitable estará provista de medios eficaces de evacuación en caso de incendio.

3.9 Fondeo, amarre y remolque. Toda embarcación, teniendo en cuenta su categoría de diseño y características, irá provista de uno o varios puntos de fondeo o de otros medios que admitan, sin menoscabo de la seguridad, el fondeo, el amarre o el remolque de cargas.

4. Características de manejo

El constructor garantizará que las características de manejo de la embarcación son adecuadas para el más potente de los motores de propulsión para los que la embarcación esté diseñada y construida. La potencia nominal máxima de todos los motores de propulsión deberá declararse en el manual de instrucciones de conformidad con la norma armonizada.

5. Requisitos relativos a los equipos y a su instalación

5.1 Motores y compartimentos de los motores.

5.1.1 Motores instalados a bordo. Todo motor instalado a bordo se colocará dentro de un recinto cerrado y aislado de la zona de habitación y se instalará de forma que se reduzca al mínimo el peligro de incendios o de propagación de incendios en las zonas de habitación y el riesgo de exposición a humos de escape tóxicos, calor, ruido, o vibraciones en la zona de habitación.

Las partes y accesorios del motor que exijan inspecciones o revisiones frecuentes deberán ser fácilmente accesibles.

Los materiales aislantes dentro del compartimento del motor serán incombustibles.

5.1.2 Ventilación. El compartimento del motor estará ventilado. Se minimizará la entrada de agua a dicho compartimiento por las aberturas.

5.1.3 Partes al descubierto. Cuando el motor o motores no estén protegidos por una tapa o por su propio recinto, las partes calientes o móviles del motor que estén al descubierto y puedan ocasionar lesiones corporales estarán debidamente protegidas.

5.1.4 Arranque del motor de propulsión fueraborda. Todo motor de propulsión fueraborda instalado en una embarcación estará dotado de un dispositivo que impida la puesta en marcha del motor con una marcha metida, excepto:

a) Cuando el motor tenga un empuje estático inferior a 500 newton (N).

b) Cuando el motor tenga un dispositivo limitador de la aceleración que permita limitar el empuje a 500 N en el momento de poner en marcha el motor.

5.1.5 Motos náuticas en funcionamiento sin conductor. Las motos náuticas deberán diseñarse bien con un dispositivo de apagado automático del motor de propulsión, bien con un mecanismo automático que produzca un movimiento circular y de avance a velocidad reducida cuando el conductor descienda voluntariamente o caiga al agua.

5.1.6 Los motores de propulsión fueraborda controlados por caña estarán dotados de un dispositivo de parada de emergencia que pueda conectarse al timonel.

5.2 Combustible.

5.2.1 Generalidades. Los dispositivos e instalaciones de llenado, almacenamiento, ventilación y suministro de combustible estarán diseñados e instalados de forma que se reduzca al mínimo los peligros de incendio y de explosión.

5.2.2 Depósitos de combustible. Los depósitos, tubos y conductos de combustible estarán firmemente fijados y separados o protegidos de cualquier fuente importante de calor. El material y el método de construcción de los depósitos estarán en consonancia con su capacidad y con el tipo de combustible.

Todas las zonas ocupadas por depósitos de gasolina estarán ventiladas.

Los depósitos de gasolina no formarán parte del casco y deberán:

a) Estar protegidos contra el riesgo de incendio de cualquier motor o de cualquier otra fuente de inflamación.

b) Estar aislados de la zona de habitación.

Los depósitos de combustible diésel podrán formar parte integrante del casco.

5.3 Sistema eléctrico. Los sistemas eléctricos estarán diseñados e instalados de modo que garanticen el funcionamiento adecuado de la embarcación en condiciones normales de uso y que reduzcan al mínimo el peligro de incendio y de electrocución.

Todos los circuitos eléctricos, excepto los de puesta en marcha del motor, alimentados por baterías, seguirán siendo seguros aun cuando estén sometidos a sobrecarga.

Los circuitos eléctricos de propulsión no interactuarán con otros circuitos de modo que ninguno de ellos deje de funcionar como debe.

Se dispondrá de ventilación para impedir la acumulación de gases explosivos procedentes de las baterías. Las baterías estarán firmemente fijadas y protegidas del agua.

5.4 Sistema de gobierno.

5.4.1 Generalidades. Los sistemas de control del gobierno y de la propulsión estarán diseñados, construidos e instalados de forma que permitan la transmisión de la carga de gobierno en condiciones de funcionamiento previsibles.

5.4.2 Dispositivos de emergencia. Toda embarcación de recreo a vela y toda embarcación de recreo no a vela con motor de propulsión de hélice única dotada de sistemas de gobierno de timón a distancia estarán provistas de medios de emergencia para el gobierno de la embarcación de recreo a velocidad reducida.

5.5 Aparatos de gas. Los aparatos de gas para uso doméstico contarán con evacuación de vapores y estarán diseñados e instalados de forma que se eviten las fugas y el peligro de explosión y puedan realizarse controles para detectar las posibles fugas. Los materiales y componentes serán los adecuados para el gas utilizado y para soportar las fuerzas y agresiones propias del medio marino.

Todo aparato de gas que el fabricante haya destinado a la aplicación para la que se emplee estará instalado de acuerdo con las instrucciones del fabricante. Todo aparato que funcione con gas deberá recibir el suministro de un ramal independiente del sistema de distribución, y cada aparato poseerá un dispositivo de cierre independiente. Se instalará un sistema de ventilación adecuado para evitar los riesgos de fugas y de productos de combustión.

Las embarcaciones dotadas de aparatos de gas de instalación permanente dispondrán de un recinto para almacenar las bombonas de gas. El recinto estará aislado de las zonas habitables, será accesible solo desde el exterior y tendrá ventilación al exterior, de forma que cualquier escape de gas salga por la borda.

En particular, los aparatos de gas instalados de forma permanente se probarán tras su instalación.

5.6 Protección contra incendios.

5.6.1 Generalidades. Se tendrá en cuenta el peligro de incendio y de propagación del fuego al instalar los equipos y al decidir la disposición interna de la embarcación. Se prestará especial atención a las zonas contiguas a los aparatos de llama al descubierto, a las zonas calientes o motores y máquinas auxiliares, a los derrames de combustible y aceite, a las tuberías de aceite y combustible descubiertas, y se evitará la presencia de cables eléctricos por encima de las zonas calientes de las máquinas.

5.6.2 Equipo contra incendios. Las embarcaciones de recreo estarán provistas del equipo contra incendios adecuado al riesgo del incendio, o en su defecto se indicará la posición y capacidad del equipo contra incendios adecuado al riesgo del incendio. La embarcación no se pondrá en servicio antes de haberse instalado en ella el equipo adecuado contra incendios. Los compartimentos de motores de gasolina estarán protegidos por un sistema de extinción del fuego que evite la necesidad de abrir el compartimento en caso de incendio. Los extintores portátiles estarán colocados en lugares de fácil acceso y uno de ellos se encontrará en una posición tal que se pueda alcanzar sin dificultades desde el puesto principal de gobierno de la embarcación de recreo.

5.7 Luces, marcas y señales acústicas de navegación. En caso de que se instalen luces, marcas y señales acústicas de navegación, estas deberán ajustarse a las normas del Convenio sobre el Reglamento Internacional para Prevenir Abordajes de 1972 (COLREG 1972) o, si procede, del Código Europeo de las Vías de Navegación Interiores (CEVNI).

5.8 Prevención de vertidos e instalaciones que faciliten la descarga de residuos a tierra. Las embarcaciones se construirán de forma que se eviten los vertidos accidentales de contaminantes (aceite, combustible, etc.) en el agua.

Todo retrete instalado en una embarcación de recreo estará conectado exclusivamente a un sistema de retención o de tratamiento de aguas residuales.

Las embarcaciones de recreo provistas de depósitos de retención dispondrán de una conexión universal a tierra que permita acoplar el conducto de las instalaciones de recepción con el conducto de descarga de la embarcación de recreo.

Además, los conductos destinados al vertido de residuos orgánicos humanos que atraviesen el casco dispondrán de válvulas que puedan cerrarse herméticamente.

B) Requisitos esenciales para las emisiones de escape de los motores de propulsión

Los motores de propulsión cumplirán los requisitos esenciales sobre emisiones de escape establecidos en la presente parte.

1. Identificación del motor de propulsión

1.1 Cada motor llevará marcada claramente la información siguiente:

a) Nombre, denominación comercial registrada o marca registrada y dirección de contacto del fabricante del motor y, si procede, nombre y dirección de contacto de la persona que haya adaptado el motor.

b) Tipo de motor y, si procede, familia.

c) Un número de serie único del motor.

d) Marcado CE conforme a lo dispuesto en el artículo 32.

1.2 El marcado de la información mencionada en el punto 1.1 deberá resistir durante el período de vida normal del motor y ser claramente legible e indeleble. Si se utilizan etiquetas o chapas, deberán ir sujetas de manera que resistan colocadas durante el período de vida normal del motor y las etiquetas o chapas no puedan retirarse sin destruirlas o desfigurarlas.

1.3 Las marcas deberán colocarse en una parte del motor necesaria para su funcionamiento normal y que no exija normalmente su sustitución durante el período de vida del motor.

1.4 Dichas marcas deberán situarse de modo que resulten fácilmente visibles una vez montado el motor con todos los componentes necesarios para su funcionamiento.

2. Requisitos sobre emisiones de escape

Los motores de propulsión deberán diseñarse, construirse y montarse de manera que, cuando estén correctamente instalados y en servicio normal, las emisiones no superen los valores límite, obtenidos a partir del punto 2.1, cuadro 1, y el punto 2.2, cuadros 2 y 3.

2.1 Valores aplicables a efectos de lo dispuesto en el apartado 2 de la disposición transitoria única y en el punto 2.2, cuadro 2:

Cuadro 1

(g/kWh)								
Tipo	**Monóxido de carbono CO = A + B/PN n**			**Hidrocarburos HC =A + B/P_N n**			**Óxidos de nitrógeno NO_x**	**Partículas PT**
	A	**B**	**n**	**A**	**B**	**n**		
Dos tiempos encendido por chispa.	150,0	600,0	1,0	30,0	100,0	0,75	10,0	Sin objeto.
Cuatro tiempos encendido por chispa.	150,0	600,0	1,0	6,0	50,0	0,75	15,0	Sin objeto.
Encendido por compresión.	5,0	0	0	1,5	2,0	0,5	9,8	1,0

A, B y n son constantes con arreglo al cuadro, P_N es la potencia nominal en kW.

2.2 Valores aplicables desde la entrada en vigor de este real decreto:

Cuadro 2. Valores límite de las emisiones de escape de los motores de encendido por compresión (CI)(2)

Cilindrada SV (L/cyl)	**Potencia nominal del motor P_N (kW)**	**Partículas PT (g/kWh)**	**Hidrocarburos + óxidos de nitrógeno $HC+NO_X$ (g/kWh)**
SV < 0,9	$P_N < 37$	Los valores mencionados en el cuadro 1	
	$37 \leq P_N < 75$	0,30	4,7
	$75 \leq P_N < 3700$	0,15	5,8
$0,9 \leq SV < 1,2$	$P_N < 3700$	0,14	5,8
$1,2 \leq SV < 2,5$		0,12	5,8
$2,5 \leq SV < 3,5$		0,12	5,8
$3,5 \leq SV < 7,0$		0,11	5,8

(*) Alternativamente, los motores de encendido por compresión cuya potencia nominal máxima sea igual o superior a 37 kW e inferior a 75 kW y cuya cilindrada sea inferior a 0,9 l/cilindro no deberán rebasar un límite de emisión de partículas (PT) de 0,20 g/kWh y un límite de emisión combinada de hidrocarburos y de óxidos de nitrógeno ($HC + NO_x$) de 5,8 g/kWh.

(**) Ningún motor de encendido por compresión deberá rebasar un límite de emisión de monóxido de carbono (CO) de 5,0 g/kWh.

Cuadro 3. Valores límite de las emisiones de escape de los motores de encendido por chispa (SI)

Tipo de motor	**Potencia nominal del motor P_N (kW)**	**Monóxido de carbono CO (g/kWh)**	**Hidrocarburos + óxidos de nitrógeno (g/kWh)**
Motores mixtos e instalados a bordo.	$P_N \leq 373$	75	5
	$373 < P_N \leq 485$	350	16
	$P_N > 485$	350	22
Motores fueraborda y motores de motos náuticas.	$P_N \leq 4,3$	$500 – (5,0 \times P_N)$	30
	$4,3 < P_N \leq 40$	$500 – (5,0 \times P_N)$	$15,7 + \left[\frac{50}{P_N^{0,9}}\right]$
	$P_N > 40$	300	$15,7 + \left[\frac{50}{P_N^{0,9}}\right]$

2.3 Ciclos de ensayo. Ciclos de ensayo y factores de ponderación que han de aplicarse:

Se utilizarán los siguientes requisitos de la norma ISO 8178-4:2007, teniendo en cuenta los valores que se establecen en el cuadro siguiente.

Para los motores de encendido por comprensión con velocidad variable se aplicará el ciclo de ensayo E1 o E5, o alternativamente, para los de potencia superior a 130 kW, podrá aplicarse el ciclo de ensayo E3. En los motores de encendido por chispa con velocidad variable, se aplicará el ciclo de ensayo E4.

Ciclo E1, modo número	1	2	3	4	5
Velocidad	Velocidad nominal		Velocidad intermedia		Ralentí
Par (%)	100	75	75	50	0

Factor de ponderación	0,08	0,11	0,19	0,32	0,3
Velocidad	Velocidad nominal		Velocidad intermedia		Ralentí
Ciclo E3, modo número	1	2	3	4	
Velocidad, en %	100	91	80	63	
Potencia, en %	100	75	50	25	
Factor de ponderación	0,2	0,5	0,15	0,15	
Ciclo E4, modo número	1	2	3	4	5
Velocidad, en %	100	80	60	40	Ralentí
Par (%)	100	71,6	46,5	25,3	0
Factor de ponderación	0,06	0,14	0,15	0,25	0,40
Ciclo E5, modo número	1	2	3	4	5
Velocidad, en %	100	91	80	63	Ralentí
Potencia, en %	100	75	50	25	0
Factor de ponderación	0,08	0,13	0,17	0,32	0,3

Los organismos notificados podrán admitir ensayos realizados de acuerdo con otros ciclos de ensayo que estén especificados en una norma armonizada que sean aplicables al ciclo de funcionamiento del motor.

2.4 Aplicación de la familia del motor de propulsión y elección del motor de propulsión de referencia. El fabricante del motor será el responsable de definir los motores de su gama que deben incluirse en una familia de motores.

Deberá seleccionarse un motor de referencia de una familia de motores, de tal forma que sus características sean representativas de todos los motores de dicha familia. El motor que incorpore esas características que se espera que se traduzcan en las emisiones específicas más elevadas (expresadas en g/kWh), cuando se midan en el ciclo de ensayo aplicable, debería seleccionarse como motor de referencia de la familia.

2.5 Combustible de ensayo. El combustible de ensayo utilizado para evaluar las emisiones de escape tendrá las siguientes características:

Gasolinas

Propiedad	RF-02-99 Sin plomo		RF-02-03 Sin plomo	
	Mín.	Máx.	Mín.	Máx.
Índice de octano RON	95	–	95	–
Índice de octano MON	85	–	85	–
Densidad a 15 °C (kg/m3)	748	762	740	754
Punto de ebullición inicial (en °C)	24	40	24	40
Fracción de masa de sulfuro (mg/kg)	–	100	–	10

Gasolinas

Propiedad	RF-02-99 Sin plomo		RF-02-03 Sin plomo	
Contenido de plomo (mg/l)	–	5	–	5
Presión de vapor Reid (en kPa)	56	60	–	–
Presión de vapor (DVPE) (en kPa)	–	–	56	60

Gasóleos

Propiedad	RF-06-99		RF-06-03	
	Mín.	Máx.	Mín.	Máx.
Índice de cetano	52	54	52	54
Densidad a 15 °C (kg/m3)	833	837	833	837
Punto de ebullición final (en °C)	–	370	–	370
Punto de inflamación (en °C)	55	–	55	–
Fracción de masa de sulfuro (mg/kg)	Indíquese	300 (50)	–	10
Fracción de masa de ceniza (%)	Indíquese	0,01	–	0,01

Los organismos notificados podrán admitir los ensayos realizados con otros combustibles de ensayo especificados en una norma armonizada.

3. Durabilidad

El fabricante del motor suministrará instrucciones para la instalación y el mantenimiento del motor, cuya aplicación debe suponer que el motor en servicio normal continúe ajustándose a los límites establecidos en los puntos 2.1 y 2.2 durante el período de vida normal del motor y en condiciones normales de utilización.

El fabricante del motor deberá obtener esta información mediante pruebas previas de resistencia, basadas en ciclos normales de funcionamiento, y mediante el cálculo de la fatiga de los componentes, de manera que el fabricante pueda preparar y publicar las instrucciones de mantenimiento necesarias para todos los nuevos motores cuando se introduzcan por primera vez en el mercado.

El período normal de vida del motor es el siguiente:

a) en motores de encendido por compresión: 480 horas de funcionamiento o diez años, lo que tenga lugar primero;

b) en motores de encendido por chispa instalados a bordo o mixtos con o sin escape integrado:

i. En motores de categoría $P_N \leq 373$ kW: 480 horas de funcionamiento o diez años, lo que tenga lugar primero.

ii. En motores de categoría $373 < P_N \leq 485$ kW: 150 horas de funcionamiento o tres años, lo que tenga lugar primero.

iii. En motores de categoría $P_N > 485$ kW: 50 horas de funcionamiento o un año, lo que tenga lugar primero;

c) en motores de motos náuticas: 350 horas de funcionamiento o cinco años, lo que tenga lugar primero;

d) en motores fueraborda: 350 horas de funcionamiento o diez años, lo que tenga lugar primero.

4. Manual de instrucciones

Cada motor irá acompañado de un manual de instrucciones en lengua castellana o inglesa.

El manual de instrucciones deberá:

a) Facilitar instrucciones para la instalación, la utilización y el mantenimiento necesarios que garanticen el adecuado funcionamiento del motor cumpliendo los requisitos que figuran en la sección 3 (Durabilidad).

b) Especificar la potencia del motor calculada con arreglo a la norma armonizada.

C. Requisitos esenciales para las emisiones sonoras

Las embarcaciones de recreo con motor instalado a bordo o mixto sin escape integrado, las motos náuticas, los motores fueraborda y los motores mixtos con escape integrado deberán ajustarse a los requisitos esenciales sobre emisiones sonoras establecidos en la presente parte.

1. Niveles de emisión sonora

1.1 Las embarcaciones de recreo con motores instalados a bordo o mixtos sin escape integrado, las motos náuticas, los motores fueraborda y los motores mixtos con escape integrado deberán diseñarse, construirse y montarse de manera que las emisiones sonoras no superen los valores límite que se indican en el cuadro siguiente:

Potencia nominal (monomotor) en kW	Nivel de presión sonora máxima = L_{pASmax} en dB
$P_N \leq 10$	67
$10 < P_N \leq 40$	72
$P_N > 40$	75

Siendo:

P_N = Potencia nominal de un motor único en kW a velocidad nominal.

L_{pASmax} = Nivel de presión sonora máxima en dB.

Para las unidades de motor doble y de motor múltiple compuestas de todo tipo de motores podrá aplicarse un margen de tolerancia de 3 dB.

1.2 Como alternativa a los ensayos de medición de ruido, se considerará que las embarcaciones de recreo con configuraciones de motores instalados a bordo o mixtos sin escape integrado se ajustan a los requisitos de ruidos establecidos en el punto 1.1 si su número de Froude es ≤ 1,1 y su coeficiente potencia/desplazamiento es de ≤ 40 y el motor y el sistema de escape están instalados de conformidad con las especificaciones del fabricante del motor.

1.3 El «número de Froude» F_n se calculará dividiendo la velocidad máxima de la embarcación de recreo V (m/s) por la raíz cuadrada de la longitud en la línea de flotación lwl (m), multiplicada por la constante gravitatoria de aceleración dada, g de 9,8 m/s^2:

$$F_n = \frac{V}{\sqrt{(g \,.\, lwl)}}$$

El «coeficiente potencia/desplazamiento» se calculará dividiendo la potencia nominal del motor P_N (en kW) por el desplazamiento de la embarcación de recreo D (en toneladas):

$$\text{Coeficiente Potencia/desplazamiento} = P_N / D$$

2. Manual de instrucciones

Para las embarcaciones de recreo con motores instalados a bordo o mixtos con o sin escape integrado y las motos náuticas, el manual de instrucciones exigido en la parte A, punto 2.5, incluirá la información necesaria para mantener la embarcación de recreo y el sistema de escape en condiciones que, en la medida en que sea viable, garanticen, en el marco de una utilización normal, la conformidad con los valores límite sonoros especificados.

Para los motores fueraborda y los motores mixtos con escape integrado, el manual de instrucciones exigido en la sección 4 de la parte B deberá ofrecer las instrucciones necesarias para mantener el motor en condiciones que, en la medida en que sea viable, garanticen, en el marco de una utilización normal, la conformidad con los valores límite sonoros especificados.

3. Durabilidad

Las disposiciones sobre la durabilidad establecidas en la parte B, sección 3, se aplicarán «mutatis mutandis» a la conformidad con los requisitos sobre emisiones sonoras establecidas en la sección 1 de esta parte.

ANEXO II

Componentes de las embarcaciones

1. Protección contra el fuego en motores instalados a bordo y motores mixtos de gasolina y en zonas destinadas a los depósitos de gasolina.
2. Mecanismo que impide la puesta en marcha de los motores fueraborda cuando está engranada alguna de las marchas.
3. Timones, mecanismos de dirección y conjuntos de cables.
4. Depósitos de combustible destinados a instalaciones fijas y conductos de combustible.
5. Escotillas y portillos prefabricados.

ANEXO III

Declaración del fabricante o del importador de embarcaciones semiacabadas

La declaración del fabricante o del importador establecido en la Unión a que se refiere el artículo 8, incluirá los siguientes datos:

a) Nombre y dirección del fabricante.
b) Nombre y dirección del representante del fabricante establecido en la Unión o, en su caso, del responsable de la introducción en el mercado.
c) Descripción de la embarcación semiacabada.
d) Declaración de que la embarcación semiacabada cumple los requisitos esenciales correspondientes a dicha fase de la construcción; se incluirán referencias a las normas armonizadas pertinentes utilizadas o referencias a las especificaciones respecto a las cuales se declara la conformidad en esa fase de la construcción; se especificará además que la embarcación está destinada a ser acabada por otras personas físicas o jurídicas respetando estrictamente lo dispuesto en la presente Directiva.

ANEXO IV

Declaración UE de conformidad n.º xxxxx[1]

(1) Es facultativo atribuir un número a la declaración de conformidad.

1. N.º xxxxx (Producto: producto, lote, tipo, o número de serie).
2. Nombre y dirección del fabricante o de su representante autorizado [en caso de tratarse de un representante autorizado, indíquese también la razón social y la dirección del fabricante] o del importador privado.
3. La presente declaración de conformidad se expide bajo la exclusiva responsabilidad del fabricante o del importador privado o de las personas a que se refieren los apartados 3 y 4 del artículo 33 de este real decreto, y los apartados 3 y 4 del artículo 19 de la Directiva 2013/53/UE del Parlamento Europeo y del Consejo, de 20 noviembre de 2013, relativa a las embarcaciones de recreo y a las motos acuáticas, y por la que se deroga la Directiva 94/25/CE.
4. Objeto de la declaración (identificación del producto que permita la trazabilidad; podrá incluir una foto si procede.
5. El objeto de la declaración descrita en el punto 4 es conforme a la legislación de armonización pertinente de la Unión.
6. Referencias a las normas armonizadas pertinentes utilizadas, o referencias a las demás especificaciones técnicas respecto a las cuales se declara la conformidad.
7. Si procede, el organismo notificado …(Nombre, número)… ha efectuado ... (descripción de la intervención)… y expide el certificado.
8. Identificación de la persona facultada para firmar en nombre del fabricante o su representante autorizado.

9. Información adicional. La declaración UE de conformidad incluirá una declaración del fabricante del motor de propulsión y de la persona que haya adaptado un motor de conformidad con los apartados 2, 3 y 4 del artículo 10, de que:

a) El motor, una vez instalado en una embarcación con arreglo a las instrucciones de instalación suministradas con el mismo, cumplirá:

i. Los requisitos sobre emisiones de escape del presente Real Decreto.

ii. Los límites de la Directiva 97/68/CE por lo que se refiere a los motores homologados con arreglo a la Directiva 97/68/CE que sean conformes con los límites de emisiones de escape de las fases III A, III B o IV en los motores de encendido por compresión utilizados en aplicaciones distintas de la propulsión de barcos de navegación interior, locomotoras y automotores, tal como se establece en el anexo I, punto 4.1.2, de la citada Directiva, o

iii. Los límites del Reglamento (CE) n.º 595/2009 por lo que se refiere a los motores homologados con arreglo a dicho Reglamento.

b) El motor no podrá ponerse en servicio hasta que la embarcación en la que deba instalarse sea declarada conforme, en caso necesario, con la disposición pertinente de la presente Directiva.

Si el motor se ha introducido en el mercado en el período transitorio adicional previsto en el apartado 2 de la disposición transitoria única, la declaración UE de conformidad deberá indicarlo.

Firmado por y por cuenta de
(Lugar y fecha de emisión)
(Nombre, cargo) (Firma)

ANEXO V

Conformidad equivalente sobre la base de la evaluación posterior a la fabricación (Módulo EPF)

1. La evaluación de la conformidad posterior a la fabricación es el procedimiento destinado a evaluar la conformidad equivalente de un producto cuando el fabricante no ha asumido la responsabilidad en lo que respecta a la conformidad del producto con lo dispuesto en este real decreto, y mediante el cual una persona física o jurídica con arreglo al artículo 34 del mismo, que introduce el producto en el mercado o lo pone en servicio bajo su propia responsabilidad, asume la responsabilidad de la conformidad equivalente del producto. Dicha persona deberá cumplir las obligaciones establecidas en los puntos 2 y 4 y garantizar y declarar bajo su exclusiva responsabilidad que el producto en cuestión, que se ajusta a lo dispuesto en el punto 3, es conforme con los requisitos exigidos por este real decreto.

2. La persona que introduzca el producto en el mercado o lo ponga en servicio presentará ante un organismo notificado una solicitud de informe posterior a la fabricación del producto y deberá facilitar al organismo notificado los documentos y la información técnica que le permitan evaluar la conformidad del producto con los requisitos exigidos por este real decreto y toda información disponible sobre el uso del producto después de su primera puesta en servicio.

La persona que introduzca en el mercado el producto o lo ponga en servicio mantendrá la información técnica a disposición de las autoridades competentes durante un período de diez años después de que el producto haya sido evaluado sobre su conformidad equivalente con arreglo al procedimiento de evaluación posterior a la fabricación.

3. El organismo notificado examinará el producto de manera individual y efectuará los cálculos, ensayos y demás evaluaciones que se necesiten para garantizar que la conformidad equivalente del producto con los requisitos pertinentes de este real decreto ha quedado demostrada.

El organismo notificado elaborará y expedirá un certificado y el correspondiente informe de conformidad relativo a la evaluación realizada y conservará una copia del certificado y del informe de conformidad a disposición de las autoridades competentes durante un período de diez años a partir de la fecha en que se hayan expedido dichos documentos.

El organismo notificado colocará su número de identificación al lado del marcado CE de conformidad del producto homologado, o hará que sea colocado bajo su responsabilidad.

En caso de que el producto evaluado sea una embarcación, el organismo notificado también deberá haber colocado, bajo su responsabilidad, el número de identificación de la embarcación contemplado en el anexo I, parte A, punto 2.1; el campo previsto para el código de país del fabricante se usará para indicar el país de establecimiento del organismo notificado, y los campos previstos para el código único del fabricante que le haya atribuido la autoridad nacional del Estado miembro, para indicar el código de identificación de la evaluación posterior a la fabricación asignado al organismo notificador, seguido del número de serie del certificado de la evaluación posterior a la fabricación. Los campos del número de identificación previstos para el mes y el año de producción y para el año del modelo se utilizarán para indicar el mes y el año de la evaluación posterior a la fabricación.

4. Marcado CE y declaración UE de conformidad.

4.1 La persona que introduzca el producto en el mercado o lo ponga en servicio colocará el marcado CE y, bajo la responsabilidad del organismo notificado mencionado en la sección 3, el número de identificación de este último en el producto respecto del cual el organismo notificado haya evaluado y certificado su conformidad equivalente con los requisitos pertinentes de este real decreto.

4.2 La persona que introduzca en el mercado el producto o lo ponga en servicio formulará una declaración UE de conformidad y la conservará a disposición de las autoridades nacionales durante un período de diez años a partir de la fecha de expedición del certificado de evaluación posterior a la fabricación. En la declaración UE de conformidad se identificará el producto para el cual ha sido establecida.

Se facilitará una copia de la declaración UE de conformidad a las autoridades competentes que lo soliciten

En caso de que el producto evaluado sea una embarcación, la persona que la introduzca en el mercado o la ponga en servicio colocará en la embarcación la chapa del constructor descrita en el anexo I, parte A, punto 2.2; dicha chapa contendrá las palabras «evaluación posterior a la fabricación» y el número de identificación de la embarcación descrito en el anexo I, parte A, punto 2.1, de conformidad con lo dispuesto en la sección 3.5. El organismo notificado informará a la persona que introduzca el producto en el mercado o lo ponga en servicio de sus obligaciones en el marco de dicho procedimiento de evaluación posterior a la fabricación.

ANEXO VI

Requisitos adicionales en caso de que se utilice el control interno de la producción y los ensayos supervisados de la producción previstos en el módulo A1 (Artículo 40, apartado 2)

Diseño y construcción. En una o varias de las embarcaciones representativas de la producción del fabricante, este u otra persona por cuenta de él realizará uno o más de los siguientes ensayos, cálculos equivalentes o controles:

a) Ensayo de estabilidad de acuerdo con el anexo I, parte A, punto 3.2.
b) Ensayo de flotabilidad de acuerdo con el anexo I, parte A, punto 3.3.

Emisiones sonoras. En lo que respecta a las embarcaciones de recreo equipadas con motores instalados a bordo o mixtos sin escape integrado y a las motos náuticas, el fabricante de la embarcación u otra persona por cuenta de él realizará los ensayos sobre emisiones sonoras establecidos en el anexo I, parte C, en una o varias embarcaciones representativas de su producción y bajo la responsabilidad de un organismo notificado elegido por el fabricante.

En lo que respecta a los motores fueraborda y los motores mixtos con escape integrado, el fabricante del motor u otra persona por cuenta de él efectuará los ensayos sobre emisiones sonoras establecidos en el anexo I, parte C, en uno o varios motores de cada familia de motores representativos de su producción y bajo la responsabilidad de un organismo notificado elegido por el fabricante.

En caso de que se ensaye más de un motor perteneciente a una familia de motores, deberá aplicarse el método estadístico descrito en el anexo VII para garantizar la conformidad de la muestra.

ANEXO VII

Evaluación de la conformidad de la producción respecto a las emisiones sonoras y de escape

1. Para la verificación de la conformidad de una familia de motores, se tomará una muestra de motores de la serie. El fabricante decidirá el tamaño (n) de la muestra, de acuerdo con el organismo notificado.

2. Se calculará la media aritmética X de los resultados obtenidos de la muestra para cada componente regulado de la emisión sonora y de la emisión de escape. Se considerará que la producción de la serie se ajusta a los requisitos («decisión de aprobación») si se cumple la condición siguiente:

$$X + k.S \leq L$$

S es la desviación típica, donde:

$S^2 = \sum (x-X)^2 / (n-1)$.

X = la media aritmética de los resultados obtenidos de la muestra.

x = los resultados individuales obtenidos de la muestra.

L = el valor límite correspondiente.

n = el número de motores de la muestra.

k = factor estadístico dependiente de n (véase el cuadro siguiente).

n	k
2	0,973
3	0,613
4	0,489
5	0,421
6	0,376
7	0,342
8	0,317
9	0,296
10	0,279
11	0,265
12	0,253
13	0,242
14	0,233
15	0,224
16	0,216
17	0,210
18	0,203
19	0,198

Si $n \geq 20$, entonces $k = 0,860 / \sqrt{n}$.

ANEXO VIII

Procedimiento adicional aplicable en el marco de la conformidad con el tipo basada en el control interno de la producción (módulo c)

En los casos contemplados en el artículo 40, apartado 5, cuando el nivel de calidad resulte insatisfactorio, se aplicará el siguiente procedimiento:

Se toma un motor de la serie y se somete al ensayo descrito en el anexo I, parte B. Los motores que se prueben deberán haberse rodado, parcial o totalmente, con arreglo a las especificaciones del fabricante. En caso de que las emisiones de escape específicas del motor tomado de la serie superen los valores límite con arreglo al anexo I, parte B, el

fabricante podrá pedir que se realicen mediciones en una muestra de motores tomados de la serie que incluya el motor que se tomó inicialmente. Para garantizar la conformidad de la muestra de motores con los requisitos de este real decreto, se aplicará el método estadístico descrito en el anexo VII.

ANEXO IX

Documentación técnica

En la medida en que sea necesario para la evaluación, la documentación técnica mencionada en el artículo 11, apartado 2 y en el artículo 41 contendrá los elementos siguientes:

a) Una descripción general del modelo.

b) Los planos de diseño y fabricación, así como los esquemas de los componentes, subconjuntos, circuitos y otros datos relevantes.

c) Las descripciones y explicaciones necesarias para la comprensión de dichos dibujos y esquemas y del funcionamiento del producto; una lista de las normas a las que se refiere el artículo 28, aplicadas parcialmente o en su totalidad, así como las descripciones de las soluciones adoptadas para cumplir los requisitos esenciales en caso de que no se hayan aplicado las normas mencionadas en el artículo 28.

d) Los resultados de los cálculos de diseño efectuados, de los controles practicados y otros datos relevantes.

e) Los informes de los ensayos o los cálculos, especialmente de estabilidad según el anexo I, parte A, punto 3.2, y de flotabilidad según el anexo I, parte A, punto 3.3.

f) Los informes de los ensayos sobre emisiones de escape que demuestren el cumplimiento del anexo I, parte B, sección 2.

g) Los informes de los ensayos sobre emisiones sonoras que demuestren el cumplimiento del anexo I, parte C, sección 1.

§ 98

Real Decreto 550/2020, de 2 de junio, por el que se determinan las condiciones de seguridad de las actividades de buceo. [Inclusión parcial]

Ministerio de Transportes, Movilidad y Agenda Urbana
«BOE» núm. 177, de 26 de junio de 2020
Última modificación: 30 de diciembre de 2025
Referencia: BOE-A-2020-6745

I

Dentro del conjunto de las actividades subacuáticas el buceo ha experimentado una importancia creciente en los últimos años, propiciada por varios factores cuyo punto en común es la incidencia de todos ellos en la seguridad tanto de la vida humana en la mar como de la navegación.

Entre esos factores se puede comenzar destacando el auge del buceo recreativo, ligado a la consolidación del llamado turismo de buceo, favorecido por la amplitud de la costa en España y nuestro clima. El número de practicantes del buceo recreativo crece regularmente cada año. Tampoco puede olvidarse el avance de la tecnología y su incidencia en el ámbito de la seguridad de la actividad de buceo.

Ante esta nueva situación, la regulación del buceo en España desde el punto de vista de la seguridad se ha visto superada por la existencia de modalidades de buceo que carecen de normas aplicables y, junto a ello, el tratamiento de las aquellas que sí se contemplan carece de un sentido unitario que asegure la coherencia de las normas aplicables a las mismas. Además, el tratamiento en las normas vigentes hasta ahora de determinados aspectos técnicos en el ámbito del buceo puede considerarse desfasado, debido a la continua aparición y mejora del equipamiento utilizado por los buceadores.

Por otro lado, la regulación de esta materia se encuentra dispersa en distintas normas, entre las que destacan el Decreto 2055/1969, de 25 de septiembre, por el que se regula el ejercicio de actividades subacuáticas, y la Orden de 14 de octubre de 1997 por la que se aprueban las normas de seguridad para el ejercicio de actividades subacuáticas, que hoy por hoy no pueden dar respuesta a todos los retos que la seguridad marítima de la actividad del buceo tiene planteados y ante los que viene demandándose una nueva intervención normativa, a la que se quiere dar respuesta en este real decreto.

II

Ante la situación descrita, el propósito que guía este nuevo real decreto es el de actualizar y unificar esa normativa hoy dispersa, sustituyéndola por una regulación adecuada de las normas de seguridad que se deben observar en la práctica de la actividad de buceo. Asimismo, esta norma se ocupa solo de las cuestiones de seguridad marítima, teniendo en

cuenta las competencias que hoy corresponden a otros departamentos de la Administración General del Estado y a las Comunidades Autónomas.

Se efectúa así una depuración y modernización de la regulación de la actividad de buceo. Así se manifiesta en la determinación del ámbito de aplicación de sus normas, de las modalidades y técnicas básicas de buceo, así como en el establecimiento de limitaciones por razones de seguridad nacional, respeto al medio ambiente o al patrimonio cultural subacuático.

Las cuestiones técnicas se regulan con la menor extensión posible para permitir la normal aplicación de este real decreto con independencia de la evolución hoy imparable de la tecnología propia de este ámbito, permitiendo que los buceadores, en atención a su actividad y medio concreto, puedan acogerse a los estándares de seguridad europeos e internacionales que consideren más adecuados. La Dirección General de la Marina Mercante se reserva el ejercicio de las funciones que requieren la salvaguarda de la seguridad marítima y de la vida humana en la mar.

III

El núcleo de esta nueva normativa se encuentra en los capítulos II y III.

El capítulo II contiene aquellas normas de seguridad que se van a aplicar a todas las modalidades de buceo, con excepción del buceo militar y para fines de servicio público que se regirán por sus propias normas. Estas normas «generales» se han centrado en establecer una edad mínima para el buceo, el estado físico de los buceadores y la necesidad de formación. Se exige a las empresas de buceo profesional, escuelas, centros y clubes de buceo el cumplimiento de una serie de obligaciones directamente relacionadas con la seguridad de esa actividad. También se exige aquí la planificación de las inmersiones, y normas sobre los gases respirados en el buceo.

Estas normas generales de seguridad se completan con la toma en consideración de las condiciones atmosféricas y del estado del mar, el respeto a los estándares de seguridad en el equipamiento de los buceadores, la señalización de la actividad de buceo y la distancia de seguridad que deben respetar los demás buques o embarcaciones, así como la obligación de contar con una embarcación de apoyo a buceadores y las funciones que corresponden a su patrón.

El capítulo III establece las normas de seguridad específicas que corresponden a las modalidades del buceo recreativo, deportivo, profesional, científico y de extracción de recursos marinos vivos (también llamado, de manera indistinta en esta norma, buceo extractivo). Previsiones que vienen a caracterizarse por la exclusividad en su aplicación a cada modalidad y que no resultan intercambiables entre ellas. Con ello se pretende también contribuir desde este ámbito a evitar el intrusismo y la realización de trabajos propios del buceo profesional, amparándose en las normas que regulen otras modalidades.

El esquema que sigue el real decreto es, con una visión dinámica para evitar que la norma devenga inaplicable por la evolución de esta materia, establecer las técnicas de buceo para cada una de estas modalidades, centrarse en las limitaciones de cada una ellas y prever cuestiones como la profundidad máxima, los tiempos máximos, el personal mínimo y el equipamiento mínimo, quedando este remitido al apartado correspondiente del anexo II.

Las especialidades de cada modalidad se adaptan a sus peculiaridades, técnicas y medios empleados, así como a su propia realidad, tratando de establecer las diferencias que resulten proporcionadas.

En las modalidades del buceo profesional y extractivo, en las que la complejidad y el riesgo son muy superiores, hay que destacar el papel que ha de cumplir la persona o empresa responsable, en orden a evaluar las particularidades de cada operación hiperbárica y los requisitos para desarrollarla de forma segura, que nunca serán inferiores de los establecidos en esta norma, ni a los establecidos en otras normas y en los estándares de seguridad que los propios medios empleados ya exigen.

IV

El capítulo IV del real decreto regula las funciones que en materia de seguridad del buceo corresponden a la Dirección General de la Marina Mercante, que completan alguna

otra previsión que ya aparece con anterioridad a lo largo del articulado, como es la obligación de remitir un parte explicativo en caso de accidente cuando este afecte a la seguridad marítima. Las funciones que contempla el capítulo IV del real decreto se derivan de la petición de información a quienes realicen las actividades de formación y guiado en el buceo recreativo, buceo profesional, extractivo y científico sin el carácter de una comunicación previa, puesto que carece de la consideración de título habilitante. A ello se añaden las actuaciones de inspección y, derivadas de ellas, la posibilidad de suspensión cautelar de la actividad o la imposición de condiciones de seguridad y, en su caso, la aplicación del régimen sancionador de la Administración Pública. Al objeto de permitir la utilización de nuevas técnicas que con el tiempo pudieran aparecer se prevé también que la Dirección General pueda exceptuar para los mismos las normas de seguridad de este real decreto.

En la parte final la norma, destaca el nuevo papel que se reserva a la Sociedad de Salvamento y Seguridad Marítima como centro asesor técnico de la Dirección General de la Marina Mercante, junto con el Centro de Buceo de la Armada y del Grupo Especial de Actividades Subacuáticas de la Guardia Civil, a los que se recurrirá en atención a la cuestión de que se trate en cada caso. Destaca también el régimen transitorio para que la modalidad de buceo extractivo se realice en la técnica de apnea.

En definitiva, con las nuevas normas de seguridad se pretende que la expansión de esta actividad se vea acompañada por las cautelas necesarias que eviten accidentes y, con todo ello, seguir aprovechando la potencialidad que para nuestro país ofrecen el conjunto de modalidades de buceo.

V

El presente real decreto se dicta al amparo de lo dispuesto en el artículo 149.1.20ª de la Constitución y 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, que encomienda en su artículo 6.1 al Ministerio de Fomento las competencias relativas a seguridad de la vida humana en la mar, en la que también se comprenden las actividades subacuáticas. En el mismo sentido, el artículo 7 se refiere a la consecución del objetivo de la tutela de la seguridad de la vida humana en el mar, de la seguridad de la navegación marítima y de la seguridad marítima en general. Y la disposición final segunda habilita al Consejo de Ministros para dictar las normas reglamentarias que requiera la aplicación de esta ley.

En coherencia con la Ley 39/2015, de 1 de octubre, del Procedimiento Administrativo Común de las Administraciones Públicas, y con la Ley 40/2015, de 1 de octubre, de Régimen Jurídico del Sector Público, en este nuevo real decreto se ha tratado de asegurar la aplicación de los principios de buena regulación, de transparencia, eficacia, proporcionalidad y eficiencia. Para ello, en todo momento, se ha garantizado la participación de los ciudadanos en la elaboración de la norma, atendiendo al propósito de reforzar la seguridad jurídica y en atención a la evaluación periódica del ordenamiento jurídico en el ámbito de que se trata a la búsqueda de su mejora. Cabe destacar como en su tramitación el texto aprobado procede del trabajo de un grupo técnico en el que participaron tanto expertos como asociaciones, una audiencia muy amplia que incluyó tanto a las Comunidades Autónomas, como a federaciones y asociaciones del ámbito del buceo. Procedimiento que culminó con informes de otros Departamentos Ministeriales de la Administración General del Estado, entre ellos el informe favorable del Ministerio de Política Territorial y Función Pública relativo a la distribución de competencial entre el Estado y las Comunidades Autónomas y el dictamen del Consejo de Estado, que constató la legalidad de esta tramitación.

En virtud de lo expuesto, a propuesta del Ministro de Transportes, Movilidad y Agenda Urbana, con la aprobación previa de la Ministra de Política Territorial y Función Pública, de acuerdo con el dictamen del Consejo de Estado, y previa deliberación del Consejo de Ministros en su reunión del día 2 de junio de 2020,

DISPONGO:

CAPÍTULO I

Disposiciones generales

Artículo 1. *Objeto y ámbito de aplicación.*

1. El presente real decreto tiene por objeto regular las condiciones de seguridad en el ejercicio de las actividades de buceo que se realicen en aguas marítimas situadas en zonas en las que España ejerza soberanía, derechos soberanos o jurisdicción.

2. La práctica del buceo militar y del efectuado por la Fuerzas y Cuerpos de Seguridad se regirá por sus propias normas.

3. La práctica del buceo para fines de servicio público se rige por sus propias normas, que respetarán en todo caso los estándares de seguridad en trabajos subacuático para servicios de emergencia.

Artículo 2. *Definiciones.*

A los efectos de este real decreto, se entiende por:

a) Buceo: aquella actividad subacuática consistente en que una persona se mantenga bajo el agua sometida al medio hiperbárico, ya sea con el auxilio de aparatos o medios que permitan el intercambio de una mezcla gaseosa respirable con el exterior, o bien de cualquier sistema que facilite la respiración, o ya sea sin el auxilio de dichos aparatos, medios o sistemas.

b) Buceador: persona que se somete a un medio hiperbárico para realizar la actividad de buceo.

c) Medio hiperbárico: aquel cuya presión ambiente es superior a la atmosférica.

d) Espacio confinado: cualquier espacio o ambiente en el cual solo hay un punto de entrada y de salida por el cual dos buceadores no podrían pasar a la vez. Este espacio confinado podrá ser, entre otros, una cueva o un pecio.

f) Dispositivo de localización de emergencia: aquel que permite la rápida localización de buceador durante la operación de buceo.

g) Presión parcial: es la presión que ejerce un gas sobre el total de la mezcla. En una mezcla de gases, la presión total será igual a la suma de presiones parciales de los gases que la componen.

h) Aire: mezcla respirable binaria de nitrógeno y oxígeno, cuando el nitrógeno está presente en un 78 por cierto, el oxígeno en un 21 por ciento y un 1 por ciento de gases residuales. A efectos de descompresión, se considerará que el aire contiene el 79 por ciento de nitrógeno y el 21 por ciento de oxígeno.

i) Nitrox: gas que contiene una mezcla específica de oxígeno y nitrógeno, capaz de mantener la vida humana con un buceo apropiado o en condiciones hiperbáricas. Comúnmente, se conoce al nitrox como una mezcla respirable binaria de nitrógeno y oxígeno cuando el oxígeno está presente en una proporción superior al 21 por ciento.

j) Trimix: gas que contiene una mezcla específica de oxígeno, helio y nitrógeno, capaz de mantener la vida humana con un buceo apropiado o en condiciones hiperbáricas.

k) Heliox: gas que contiene una mezcla específica de oxígeno y helio, capaz de mantener la vida humana con un buceo apropiado o en condiciones hiperbáricas.

l) Umbilical: sistema de elementos flexibles con flotabilidad adecuada, que permita el suministro de mezcla respirable y servicios necesarios al buceador, según el tipo de equipo empleado.

m) Cámara hiperbárica: recinto a presión destinado a ser ocupado por personas, provisto de medios para regular la diferencia de presión entre el interior y el exterior de la cámara. Este recinto se utilizará tanto para el tratamiento de patologías relacionadas con la exposición hiperbárica como para realizar o completar períodos de descompresión en superficie, formando parte en ambos casos de operaciones de buceo.

n) Herramienta manual: las definidas así en las Notas Técnicas de Prevención del Instituto Nacional de Seguridad y Salud en el Trabajo.

ñ) Plan de inmersión: documento que recoge toda la planificación y recursos tanto humanos como materiales empleados en una operación de buceo. Deberá contemplar los procedimientos de actuación en caso de accidente de buceo, así como la evacuación de los accidentados tanto a un centro médico de referencia como a una cámara hiperbárica para su tratamiento.

o) Sistema de buceo: cualquier aparato, ingenio, equipo o instalación que sea utilizado en una operación de buceo.

p) Buceo sin saturación: incursión en medio hiperbárico, cuya exposición no provoca la total saturación de los tejidos del buceador.

q) Buceo a saturación: incursión en medio hiperbárico, cuya exposición provoca la total saturación de los tejidos del buceador.

r) Dispositivo de balizamiento en superficie: boya de un color muy visible, que puede contribuir a su detección, que porte la bandera del Código Internacional de señales «Alfa».

s) Equipo científico: grupo de personas que realizan inmersiones en medio hiperbárico, para la realización de un estudio o proyecto científico concreto debidamente autorizado.

t) Personal auxiliar del equipo científico: todo buceador que no forma parte del equipo científico, pero que es necesario para el desarrollo de la actividad.

u) Tabla de descompresión: conjunto estructurado de programaciones de descompresión o límites, generalmente organizados en orden creciente de tiempo en el fondo y de profundidad.

v) Buceador de seguridad: buceador participante en las operaciones de buceo, que no es desplegado como buceador de trabajo, y cuya misión es proporcionar seguridad a las inmersiones. Permanecerá alistado en superficie y actuará siempre por indicación del jefe de equipo para apoyar a los buceadores en el fondo. El buceador de seguridad podrá emplearse como buceador de trabajo si se cumplen cada una de las siguientes condiciones:

1.º Inmersión sin paradas de descompresión a menos de 30 metros.

2.º Los buceadores harán inmersión juntos en la misma área de trabajo.

3.º El primer buceador, tras una inmersión de reconocimiento determina que la zona de trabajo es segura y está libre de peligros.

4.º Trabajos de mantenimiento de buques e infraestructuras.

w) Rebreather, recirculador o reciclador: equipo de buceo que recupera el contenido de oxígeno de la exhalación de un buceador para volver a introducirlo en el circuito de respiración.

x) Aguas contaminadas: aquellas que contienen cualquier sustancia química, biológica, radiológica o radiactiva, y que presentan un riesgo para el personal expuesto a ellas.

Artículo 3. *Modalidades de buceo.*

Las modalidades de buceo serán:

a) Buceo recreativo: es aquella que puede tener por finalidad el deporte no competitivo, la diversión, el recreo, el pasatiempo o el ejercicio físico.

b) Buceo deportivo: es aquella cuya finalidad es el ejercicio de una actividad deportiva de ámbito competitivo o preparatoria de esta.

c) Buceo profesional: es aquella que se lleva a cabo para el ejercicio de una actividad de tipo económico o empresarial y que no podrá desarrollarse al amparo de las demás modalidades de buceo.

d) Buceo científico: es aquel que tiene como fin la realización de estudios o proyectos vinculados a una actividad de investigación científica y se lleve a cabo exclusivamente con ese carácter mediante un permiso de la Administración Pública competente para la investigación de que se trate.

e) Buceo para la extracción de recursos marinos vivos o buceo extractivo: es aquel que se lleva a cabo para la recolección o captura de recursos subacuáticos vivos, con fines comerciales en el marco de un plan de gestión otorgado por una Administración Pública.

f) Buceo militar: es aquel que realizan miembros de las Fuerzas Armadas, o personal bajo su dirección, para el cumplimiento de fines militares o las tareas que se les encomienden.

g) Buceo para fines de servicio público: el que se lleva a cabo por personal de la Administración Pública, salvo lo referido al buceo militar, para el cumplimiento de esos fines. En este tipo se incluye el realizado por las Fuerzas y Cuerpos de Seguridad del Estado y organismos dependientes de los Ministerios y de las Administraciones autonómicas y locales.

Artículo 4. *Tipos de buceo.*

El buceo, por razón de la técnica en que se fundamenta, se clasifica en:

a) Buceo autónomo: el que se lleva a cabo utilizando medios respiratorios transportados por el propio buceador, permitiendo plena autonomía de movimiento.
b) Buceo semiautónomo: el que se realiza en dependencia directa de medios auxiliares situados en la superficie a través de las técnicas de suministro de superficie, campana húmeda, campana seca a intervención y saturación.

Artículo 5. *Buceo libre o en apnea.*

El buceo libre o en apnea es el realizado con la sola retención de la respiración y no estará sujeto a las disposiciones de este real decreto, con las salvedades que se indican a continuación:

a) La práctica de este tipo de buceo respetará las limitaciones que puedan establecerse por razón del lugar en el que se practique.
b) Cuando se realice fuera de la zona de baño balizada deberá señalizarse mediante un dispositivo de balizamiento en superficie.
c) Queda prohibida la práctica del buceo libre o en apnea para las modalidades de buceo profesional y de buceo extractivo.

Artículo 6. *Limitaciones y condicionantes a las actividades de buceo.*

1. El ejercicio de actividades de buceo deberá respetar las limitaciones que se establezcan en las normas por motivos de seguridad nacional, como la existencia de zonas declaradas de interés para la Defensa Nacional, o espacios delimitados como zonas prohibidas, restringidas y peligrosas o de seguridad de instalaciones militares, así como por el interés histórico o arqueológico, el valor medioambiental o la protección del lugar en que se practique.
2. Se considerarán zonas prohibidas aquellas que estén próximas a instalaciones militares en la extensión que se determine en las normas del Ministerio de Defensa.
3. Toda persona que en el desarrollo de una inmersión se encuentre objetos sumergidos que pudieran tener valor artístico, arqueológico, científico o económico, o que conllevaran un peligro por tratarse de munición y artefactos explosivos, estará obligada a dar cuenta a la Administración competente.

CAPÍTULO II

Condiciones generales de seguridad de las actividades de buceo

Artículo 7. *Edad mínima para la actividad de buceo.*

La edad mínima para realizar las actividades de buceo señaladas en este real decreto es de 18 años, excepto para el buceo recreativo y deportivo que será de 8 años con las siguientes limitaciones de profundidad:

a) De 8 a 9 años de edad: límite de profundidad 6 metros.
b) De 10 a 11 años de edad: límite de profundidad 12 metros.
c) De 12 a 15 años de edad: límite de profundidad 21 metros.
d) De 16 años a 18 años: límite de profundidad 40 metros.

Artículo 8. *Estado de salud de los buceadores.*

1. Todo buceador será responsable de que su estado de salud sea el adecuado para la práctica de la modalidad de buceo de que se trate en condiciones de seguridad.

2. Los buceadores profesionales y los que se dediquen a la extracción de recursos marinos vivos, así como los guías e instructores de buceo recreativo, deberán observar las previsiones que para ellos se establecen en la normativa vigente de reconocimientos médicos de aptitud para estos profesionales.

3. Los buceadores de las modalidades de buceo deportivo y científico deberán superar al menos cada dos años un reconocimiento médico que incluya al menos las pruebas de espirometría, electrocardiograma y de otorrinolaringología, y que verifique la aptitud física para la práctica del buceo.

Para la práctica del buceo recreativo, incluidas las experiencias de toma de contacto, bautismo o similares se exigirá por el responsable del centro, en todo caso, una declaración responsable del buceador sobre su estado de salud, que se llevará a cabo cumplimentando el cuestionario del anexo I. Cuando de las respuestas a las preguntas del cuestionario se ponga de manifiesto la presencia de una afección preexistente que pueda afectar a la seguridad del buceador o sea notorio que su estado físico no es el adecuado, no se permitirá la práctica de buceo si no se acredita la superación de un reconocimiento médico anualmente.

En ningún caso se permitirá la práctica del buceo bajo la influencia de bebidas alcohólicas, drogas o estupefacientes. Tampoco se podrá practicar el buceo cuando se siga un tratamiento médico que conlleve el consumo de medicamentos que puedan afectar a las capacidades necesarias para llevar a cabo esta actividad en condiciones de seguridad.

Artículo 9. *Necesidad de formación. Acompañamiento en los bautismos de buceo.*

1. En atención a la modalidad de buceo de que se trate, el buceador deberá contar con la formación adecuada y necesaria de acuerdo con la exposición hiperbárica a la que se vaya a someter.

2. Cada curso de buceo deberá contemplar la formación previa necesaria. No se exigirá la formación a los participantes en un programa de formación inicial, toma de contacto o bautismo de buceo.

3. Cada participante en un bautismo de buceo deberá estar acompañado individualmente por un instructor, que no podrá supervisar a más de un alumno al mismo tiempo.

Artículo 10. *Obligaciones de las empresas de buceo profesional, escuelas, centros y clubes de buceo.*

Será obligación de las empresas de buceo, clubes de buceo, centros de buceo recreativo, escuelas y en general toda entidad pública o privada que ejercite alguna actividad en la que se someta a personas a un medio hiperbárico, asegurar que los equipos que vayan a utilizarse en operaciones hiperbáricas o relacionados con estas cumplan la reglamentación que establezca la normativa vigente, así como las recomendaciones del fabricante. Asimismo, deberán asegurar la responsabilidad civil frente a los posibles riesgos que pueda generar la actividad de buceo.

Artículo 11. *Exposición al medio hiperbárico y gestión de la descompresión.*

1. Todas las inmersiones deben ser planificadas con un sistema que permita controlar la saturación del gas inerte acumulado en el organismo y que prevengan la aparición de patologías descompresivas.

2. Para planificar y ejecutar la actividad se tomarán en consideración la información que proporcionen las tablas de descompresión y las computadoras como criterios orientativos, los factores fisiológicos de los buceadores, los perfiles de buceo y las condiciones ambientales.

3. El control de la descompresión de un buceador durante inmersiones sucesivas y continuadas se llevará a cabo con el mismo sistema, ya sea mediante el uso de tablas de descompresión o del mismo ordenador de buceo.

Artículo 12. *Gases respirados.*

1. Los gases o mezclas respirables utilizadas en el curso de una intervención en el medio hiperbárico habrán de ser las adecuadas al tipo de inmersión que se pretenda realizar. La presión y porcentajes de los gases se ajustarán a las previsiones del anexo II.

2. En la práctica de buceo recreativo y deportivo los menores de edad respirarán únicamente aire y no mezclas respirables.

Artículo 13. *Condiciones atmosféricas y estado del mar.*

1. No se efectuarán actividades de buceo cuando las condiciones atmosféricas impidan la maniobra normal de la embarcación de apoyo para la recogida de los buceadores o cuando los buceadores no tengan garantizada la entrada y salida desde tierra de forma segura.

2. No se realizarán inmersiones que requieran paradas de descompresión en el agua cuando el estado de la mar no permita realizar con seguridad las paradas reglamentarias o mantener la profundidad con exactitud.

3. En atención a la temperatura del agua los buceadores deberán contar con la protección térmica adecuada.

4. Se prohíben las experiencias de toma de contacto, bautismo o similares en entornos peligrosos, en malas condiciones atmosféricas y en inmersiones nocturnas.

Artículo 14. *Señalización y distancia de seguridad.*

1. Será obligatoria la señalización de la salida y permanencia en superficie del buceador, mediante el dispositivo de balizamiento en superficie incluido en el equipamiento mínimo de cada una de las modalidades de buceo del anexo III, cuando las operaciones de buceo sean realizadas sin embarcación o no esté balizada la zona donde se lleva a cabo la actividad.

2. A excepción de la embarcación de apoyo, todos los buques o embarcaciones deberán mantenerse a una distancia de seguridad mínima de 50 metros de la zona de buceo, y actuar de acuerdo con las normas del Reglamento Internacional para Prevenir Abordajes en la Mar, atendiendo a factores como el tipo de buque o embarcación y la velocidad de navegación.

Artículo 15. *Embarcación de apoyo a buceadores.*

1. Para las modalidades de buceo profesional y de extracción de recursos vivos del mar se dispondrá de una embarcación en superficie, para traslado, recuperación, ayuda y auxilio de los buceadores durante sus inmersiones.

En la modalidad de buceo profesional en técnica de suministro de superficie, siempre que se balice la zona de operaciones, no será necesario disponer de embarcación de apoyo a buceadores cuando las operaciones de buceo se realicen con la entrada y salida del agua desde tierra.

Excepcionalmente, en la modalidad de buceo extractivo, el capitán marítimo, mediante resolución motivada, podrá eximir o condicionar el uso de la embarcación de apoyo cuando a criterio del mismo este sea innecesario o suponga un peligro mayor del que se pretende evitar.

2. En las modalidades de buceo recreativo y deportivo no será necesario disponer de una embarcación de apoyo cuando su práctica tenga lugar a una distancia no superior a 200 metros de la playa o 50 metros en el resto de la costa y desde estas se pueda prestar auxilio a los buceadores.

3. Toda embarcación que participe en operaciones de buceo deberá actuar de acuerdo con lo dispuesto en el Reglamento Internacional para Prevenir Abordajes en la Mar, en especial en lo que se refiere al izado de la bandera «Alfa» del Código Internacional de Señales y al uso de luces.

4. La dotación de la embarcación estará informada de la duración aproximada de la inmersión y de las medidas adoptadas para el desarrollo de estas.

5. El motor de la embarcación permanecerá desembragado o apagado, en atención a las circunstancias de seguridad que aprecie el patrón, cuando los buceadores se sumerjan y cuando estén en superficie.

6. Cuando se sepa, o haya evidencia del regreso de los buceadores a superficie, el patrón desembragará o apagará el motor, en atención a las circunstancias de seguridad que aprecie, y no volverá a embragarlo o arrancarlo mientras estos no se encuentren fuera del agua.

7. La dotación de la embarcación estará alerta para recoger en el menor tiempo posible a todo buceador que salga a superficie con cualquier tipo de problema.

8. Se adoptarán especiales precauciones cuando se bucee desde buques o embarcaciones dotadas de sistema de posicionamiento dinámico.

9. En el buceo profesional, la embarcación de seguridad dispondrá, además del botiquín reglamentario, de un sistema de suministro de oxígeno normobárico y de agua u otros líquidos para una correcta hidratación de los buceadores.

Artículo 16. *Patrones de embarcaciones de apoyo.*

El patrón de la embarcación de apoyo deberá contar con la titulación necesaria para su manejo, cumplir con sus funciones como tal y tendrá las siguientes obligaciones específicas:

a) Impedir que se efectúen maniobras o actividades a bordo que puedan constituir peligro para toda persona relacionada con las operaciones de buceo.

b) Consultar con el jefe de equipo de buceo antes de la iniciación de las operaciones de buceo y actuar de manera coordinada con este.

c) Asegurar una perfecta señalización de las operaciones de buceo.

d) Colaborar, personalmente o su tripulación, con los buceadores en el izado de sus equipos a bordo, sus labores de desequipamiento, así como el estibado de los equipos dentro de la embarcación.

e) Permanecer a bordo de la embarcación durante la realización de las operaciones de buceo.

CAPÍTULO III

Condiciones de seguridad para determinadas modalidades de buceo

Sección 1.ª Normas de seguridad para buceo recreativo

Artículo 17. *Técnicas de buceo recreativo.*

Las técnicas permitidas para el buceo recreativo son la de buceo autónomo y la de buceo semiautónomo.

Artículo 18. *Modalidad de buceo recreativo en técnica de autónomo.*

1. La práctica de la modalidad de buceo recreativo en técnica de autónomo tendrá como límite los 40 metros de profundidad, pudiéndose utilizar únicamente aire o nitrox. En todo momento, se tendrá acceso directo a la superficie y la unidad mínima de buceo será la pareja en el agua. No estará permitida:

a) la realización de paradas de descompresión programada,

b) la entrada en grutas, cuevas, interior de barcos hundidos o cualquier tipo de inmersiones que se desarrollen bajo techo, sea real o virtual, en las que se pierda la luz y cuya profundidad de penetración tenga más de 30 metros.

Cuando una emergencia o incidencia excepcional obligue a efectuar una descompresión, su realización se ajustará al resultado previsto en el ordenador de buceo o tablas de descompresión, en función de la profundidad y tiempo de exposición bárica, sin que deban superar los diez minutos en total.

2. El equipamiento mínimo para la práctica del buceo recreativo en técnica de autónomo estará constituido por los elementos que se detallan en el apartado 1.1 del anexo III.

3. La práctica de la modalidad de buceo recreativo en técnica buceo autónomo fuera de los límites de profundidad y de mezcla de gases señalados en el apartado 1, solo podrá ser realizada por mayores de 18 años, disponiendo para ello del equipamiento mínimo que se detalla en el apartado 1.2 del anexo III.

4. Todo practicante de la modalidad de buceo recreativo deberá encontrarse en posesión de un seguro de accidentes y de responsabilidad civil, que pueda cubrir cualquier tipo de incidente o accidente, que pueda producirse durante el desarrollo de las mismas.

Artículo 19. *Modalidad de buceo recreativo en técnica de buceo semiautónomo.*

1. La práctica de la modalidad de buceo recreativo en técnica de buceo semiautónomo tendrá como límite los seis metros de profundidad, se tendrá en todo momento acceso directo a la superficie, no estará permitida la realización de descompresión programada y la unidad mínima en el agua será la pareja.
2. El equipo mínimo estará constituido por los elementos que se detallan en el apartado 1.3 del anexo III.
3. La ratio máxima de buceadores de suministro de superficie, por primera etapa, será de dos.
4. La única mezcla respirable permitida será el aire.

Artículo 20. *Guías e instructores de buceo recreativo.*

1. Los guías e instructores de buceo recreativo desarrollarán su actividad con respeto a las normas de seguridad de esta sección.
2. La exposición máxima diaria al medio hiperbárico de los guías e instructores no podrá exceder de 180 minutos, incluyendo las fases de compresión, estancia en el fondo y ascenso a la superficie. En caso de que se realicen inmersiones sucesivas en la misma jornada, estas computarán en tiempo total permitido y no podrán exceder del mismo. Solo cuando se realicen inmersiones a menos de 10 metros y siempre que no se supere esta profundidad en toda la jornada, la exposición máxima diaria al medio hiperbárico podrá ampliarse hasta 300 minutos.

Sección 2.ª Normas de seguridad para buceo deportivo

Artículo 21. *Especialidades del buceo deportivo.*

1. La participación en competiciones oficiales de buceo deportivo se regirá por las reglas que establezcan las federaciones deportivas, acuerdo con los estándares adoptados por las federaciones internacionales y, en su defecto, por este real decreto.
2. Cuando la actividad de buceo deportivo se practique fuera del ámbito organizativo de una competición oficial, las condiciones de seguridad se regirán por lo dispuesto en este real decreto y, en particular, por los preceptos del buceo recreativo.

[. . .]

CAPÍTULO IV

Intervención de la Administración Marítima

Artículo 61. *Notificación de actividad.*

1. Las personas físicas o jurídicas pondrán en conocimiento de la Dirección General de la Marina Mercante el ejercicio profesional de las siguientes actividades de buceo:

a) Las actividades de formación o de guiado en la modalidad de buceo recreativo, llevado a cabo por guías e instructores.
b) Las actividades realizadas en la modalidad de buceo profesional.
c) Las actividades realizadas en la modalidad de buceo extractivo.
d) Las actividades realizadas en la modalidad de buceo científico.

2. Esta información se proporcionará a través de la sede electrónica asociada del Ministerio de Transportes y Movilidad Sostenible, indicando los datos personales y de contacto de la persona física o jurídica de que se trate señalados en el anexo IV. Esta información únicamente se facilitará cuando el titular de la actividad se establezca por vez primera o haya una variación en los datos del anexo IV.

Artículo 62. *Actuaciones de inspección.*

La Dirección General de la Marina Mercante y las Capitanías Marítimas podrán realizar las inspecciones necesarias al objeto de comprobar el cumplimiento de las prescripciones de este real decreto.

En lo que se refiere a la maquinaria empleada en el buceo profesional para llevar a cabo el trabajo de que se trate, la inspección se limitará a comprobar que cumple con la normativa en materia de industria, sin imponer requisitos adicionales a menos que de manera motivada se considere que se encuentra afectada la seguridad marítima.

Artículo 63. *Suspensión cautelar de la actividad.*

1. Si se constatasen incumplimientos de las condiciones y requisitos previstos en este real decreto que puedan poner en peligro la seguridad de la vida humana en el mar y de la navegación, la Dirección General de la Marina Mercante suspenderá de modo cautelar la actividad o la someterá a determinados requisitos o condiciones adicionales, por razones de seguridad marítima.

2. La suspensión o la imposición de requisitos o condiciones a la que se refiere el apartado anterior se mantendrá mientras no se subsanen las causas que dieron lugar a la misma.

Artículo 64. *Régimen sancionador.*

La infracción de las normas de este real decreto dará lugar al correspondiente procedimiento sancionador, de acuerdo con lo previsto en el título IV del libro tercero del Texto Refundido de la Ley de Puertos del Estado y de la Marina Mercante, aprobado por el Real Decreto Legislativo 2/2011, de 5 de septiembre, y en la normativa general sobre procedimiento administrativo sancionador.

Artículo 65. *Excepciones a las normas de seguridad.*

1. En el caso de aparición de nuevas técnicas de buceo o adaptación de las existentes que así lo justifiquen, la Dirección General de la Marina Mercante podrá autorizar que su práctica se ajuste a condiciones de seguridad específica distintas de las establecidas en este real decreto. Esta autorización estará debidamente motivada y determinará aspectos como profundidades máximas, tiempos máximos de exposición, personal mínimo requerido o equipamiento esencial.

Cuando las técnicas nuevas en cualquiera de las modalidades de buceo supongan riesgos para la seguridad marítima, la Dirección General de la Marina Mercante podrá suspender su empleo.

2. El procedimiento se iniciará a solicitud del interesado, el cual expondrá motivadamente las razones y fundamentos técnicos que a su entender justificarían la autorización excepcional.

3. La Administración Marítima llevará a cabo los actos de instrucción necesarios para comprobar la idoneidad de los prototipos aportados o elementos técnicos novedosos en lo que atañe a la preservación de la seguridad de la vida humana en la mar y a la integridad del medio marino.

4. Podrá, asimismo, acordarse la apertura de un período de prueba por un plazo máximo de 30 días en los supuestos previstos en el artículo 77 de la Ley 39/2015, de 1 de octubre, pudiendo solicitarse cuantos informes se consideren necesarios para resolver.

5. Instruido el procedimiento y con carácter previo a la propuesta de resolución, se dará audiencia al interesado que en un plazo máximo de 10 días podrá alegar y presentar los documentos y justificaciones que estime pertinentes, pudiendo prescindir de dicho trámite cuando no figuren en el procedimiento ni sean tenidos en cuenta en la resolución otros hechos ni otras alegaciones y pruebas que las aducidas por el interesado.

6. La resolución del procedimiento, dictada por el Director General de la Marina Mercante, será impugnable en alzada ante la Secretaría General de Transportes y Movilidad.

7. El plazo máximo para resolver y notificar será de tres meses y a falta de resolución expresa la solicitud se entenderá desestimada.

Disposición adicional primera. *Centros asesores técnicos.*

1. La Sociedad de Salvamento y Seguridad Marítima (SASEMAR), el Centro de Buceo de la Armada (CBA) y el Grupo Especial de Actividades Subacuáticas de la Guardia Civil (GEAS) serán los centros asesores técnicos de la Dirección General de la Marina Mercante para las cuestiones de dicha índole que pudieran suscitarse como consecuencia de la aplicación de este real decreto.

2. La Dirección de la Marina Mercante y las Capitanías Marítimas podrán solicitar de SASEMAR, del CBA o del GEAS, en el ámbito de las actividades de buceo, la elaboración de informes periciales, la investigación de accidentes, la recogida de datos, muestras y pruebas, el asesoramiento técnico, el apoyo y el seguimiento de planes de actuaciones vinculados a un siniestro marítimo, y cualquier otro servicio o actividad que se considere necesario en el marco de la normativa vigente. Este asesoramiento se prestará siempre con criterios técnicos y con garantías de imparcialidad.

[. . .]

Disposición adicional tercera. *Títulos y cualificaciones deportivas y recreativas.*

Los títulos y las cualificaciones deportivas y recreativas, carecen de condición profesional, por lo que en ningún caso podrán sus poseedores contratar sus servicios ni percibir por su ejercicio emolumento alguno, a excepción de los guías e instructores cuando se dediquen al ejercicio de la enseñanza o el guiado del buceo.

Disposición adicional cuarta. *Buceo en aguas continentales.*

Las Administraciones Públicas competentes podrán decidir la aplicación de las normas de seguridad del buceo reguladas en este real decreto o las que corresponda de acuerdo con los estándares internacionales correspondientes a la modalidad de buceo de que se trate cuando tales actividades tengan lugar en aguas continentales, lagos, lagunas y embalses, así como en acuarios o instalaciones de recreación de ambientes subacuáticos o similares, bajo su supervisión.

[. . .]

Disposición transitoria tercera. *Exigencia de las obligaciones de aseguramiento de responsabilidad civil y de accidente en las actividades de buceo.*

Hasta que se lleve a cabo la modificación legal 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, las obligaciones de aseguramiento contenidas en este real decreto se exigirán con arreglo a lo dispuesto en los artículos 14.1 y 24.1 de la Orden de 14 de octubre de 1997, por la que se aprueban las normas de seguridad para el ejercicio de actividades subacuáticas.

[. . .]

Disposición derogatoria única. *Derogación normativa.*

1. Quedan expresamente derogados:

a) El Decreto 2055/1969, de 25 de septiembre, por el que se regula el ejercicio de actividades subacuáticas, sin perjuicio de lo dispuesto en la disposición transitoria primera.

b) La Orden de 25 de abril de 1973, por la que se aprueba el Reglamento para el Ejercicio de Actividades Subacuáticas en las Aguas Marítimas e Interiores, sin perjuicio de lo dispuesto en las disposiciones transitorias primera y segunda.

c) La Orden de 29 de julio de 1974, sobre especialidades subacuáticas profesionales, sin perjuicio de lo dispuesto en la disposición transitoria segunda.

d) La Orden de 2 de octubre de 1980, por la que se crea la especialidad de Actividades subacuáticas para personal titulado superior de la Marina Mercante.

e) La Orden de 14 de octubre de 1997, por la que se aprueban las normas de seguridad para el ejercicio de actividades subacuáticas, sin perjuicio de lo dispuesto en la disposición transitoria tercera.

f) La Orden de 20 de julio de 2000, por la que se modifican las normas de seguridad para el ejercicio de actividades subacuáticas, aprobadas por Orden de 14 de octubre de 1997.

2. Se derogan, asimismo, cuantas disposiciones de igual o inferior rango se opongan a lo dispuesto en este real decreto.

Disposición final primera. *Ejecución y desarrollo del presente real decreto.*

1. Se faculta al Ministro de Transportes, Movilidad y Agenda Urbana para dictar las disposiciones necesarias para el desarrollo y ejecución de este real decreto.

2. Se faculta a los Ministros de Defensa y de Transportes, Movilidad y Agenda Urbana, para desarrollar a propuesta conjunta lo dispuesto en la disposición transitoria segunda.

Disposición final segunda. *Actualización de los anexos.*

Se faculta al Director General de la Marina Mercante para actualizar los anexos I, II y III de este real decreto, al objeto exclusivo de acomodarlos a las innovaciones que se produzcan en el sector.

Disposición final tercera. *Título competencial.*

Este real decreto se dicta al amparo de la competencia exclusiva atribuida al Estado en materia de marina mercante en el artículo 149.1.20ª de la Constitución.

El artículo 6.3 se dicta también al amparo del título competencial del Estado en materia de defensa del patrimonio cultural, artístico y monumental español, previsto en el artículo 149.1.28.ª de la Constitución.

Disposición final cuarta. *Entrada en vigor.*

El presente real decreto entrará en vigor, una vez publicado en el «Boletín Oficial del Estado», el 1 de julio de 2020.

[. . .]

ANEXO I

Cuestionario sobre el estado de salud para la práctica del buceo recreativo

El buceo requiere una buena salud física y mental. Hay algunas condiciones médicas que pueden ser peligrosas durante la práctica del buceo, y que se enumeran a continuación. Aquellos que tienen o están predispuestos a cualquiera de estas condiciones, deben ser evaluados por un médico. Este Cuestionario de Médico del Buceador proporciona una base para determinar si Ud. debe buscar esa evaluación. Si tiene alguna inquietud acerca de su estado físico para la práctica del buceo y no están representadas en este formulario, consulte con su médico antes de bucear. Las referencias a "buceo" en este formulario abarcan tanto el buceo recreativo con equipo autónomo como el buceo en apnea. Este formulario está diseñado principalmente como un examen médico inicial para los nuevos buceadores, pero también es apropiado para los buceadores que reciben educación continua. Por su seguridad y la de otras personas que pueden bucear con usted, responda a todas las preguntas honestamente.

INSTRUCCIONES

Complete este cuestionario como requisito previo para el entrenamiento de apnea o de buceo con equipo autónomo.

Nota para las mujeres: Si usted está embarazada, o intenta quedar embarazada, **no bucee**.

1. He tenido problemas con mis pulmones o respiración, corazón o sangre.	Sí □ Ir al Cuadro A	No □
2. Tengo más de 45 años.	Sí □ Ir al Cuadro B	No □
3. Me cuesta realizar ejercicio moderado (por ejemplo, caminar 1,6 kilómetros en 12 minutos o nadar 200 metros sin descansar), o no he podido participar en una actividad física normal debido a razones de estado físico o de salud en los últimos 12 meses.	Sí □*	No □
4. He tenido problemas con mis ojos, oídos, o fosas nasales o senos paranasales.	Sí □ Ir al Cuadro C	No □
5. He tenido una cirugía en los últimos 12 meses, o tengo problemas continuos relacionados con una cirugía anterior.	Sí □*	No □
6. He perdido el conocimiento, he tenido dolores de cabeza por migraña, convulsiones, accidente cerebrovascular, lesión significativa en la cabeza, o he sufrido de lesión o enfermedad neurológica persistente.	Sí □ Ir al Cuadro D	No □
7. He tenido problemas psicológicos, me diagnosticaron una discapacidad de aprendizaje, trastorno de la personalidad, ataques de pánico o una adicción a las drogas o el alcohol.	Sí □ Ir al Cuadro E	No □
8. He tenido problemas de espalda, hernia, úlceras o diabetes.	Sí □ Ir al Cuadro F	No □
9. He tenido problemas estomacales o intestinales, incluyendo diarrea reciente.	Sí □ Ir al Cuadro G	No □
10. Estoy tomando medicamentos recetados (con la excepción de los anticonceptivos o los medicamentos antipalúdicos).	Sí □*	No □

Firma del Participante

Si respondió NO a las 10 preguntas anteriores, no se requiere una evaluación médica. Por favor, lea y acepte la declaración del participante a continuación con la fecha y su firma.

Declaración del Participante: He respondido a todas las preguntas honestamente, y entiendo que acepto la responsabilidad por cualquier consecuencia resultante de cualquier pregunta que pueda haber respondido inexactamente o por no haber revelado cualquier condición de salud existente o pasada.

Firma del participante (o, si es menor de edad, se requiere la firma del padre/tutor del participante.)

Fecha (dd/mm/aaaa)

Nombre del Participante Fecha de Nacimiento (dd/mm/aaaa)

Nombre del Instructor Nombre del Centro de Buceo

* **Si respondió SÍ** a las preguntas 3, 5 o 10 anteriores o a cualquiera de las preguntas de la página 2, lea y acepte la declaración anterior con la fecha y su firma, y lleve el Formulario de **Evaluación del Médico a su médico,** para una evaluación médica. La participación en un programa de entrenamiento de buceo, requiere la evaluación y aprobación de su médico.

Nombre del Participante _____
Fecha de Nacimiento _____

Informe Médico del Buceador | Cuestionario del Participante (confidencial)

Cuadro A – Tengo/he tenido:		
Cirugía torácica, cirugía cardíaca, cirugía de válvula cardíaca, colocación de “stent” o neumotórax (pulmón colapsado).	Sí □*	No □
Asma, sibilancias, alergias graves, fiebre del heno o vías respiratorias congestionadas en los últimos 12 meses que limite mi actividad física o ejercicio.	Sí □*	No □
Un problema o enfermedad que involucra mi corazón como: angina de pecho, dolor en el pecho en el esfuerzo, insuficiencia cardíaca, edema pulmonar, miocardiopatía o accidente cerebrovascular, o estoy tomando medicamentos para cualquier afección cardíaca.	Sí □*	No □
Bronquitis recurrente y tos persistente en los últimos 12 meses, o han sido diagnosticados con enfisema.	Sí □*	No □
Cuadro B – Tengo más de 45 años y:		
Actualmente fumo o inhalo nicotina por otros medios.	Sí □*	No □
Tengo un nivel alto de colesterol.	Sí □*	No □
Tengo presión arterial alta.	Sí □*	No □
He tenido un familiar (de 1er. o 2º grado de consanguinidad) que murió de muerte súbita o de enfermedad cardíaca o accidente cerebrovascular antes de los 50 años, o tengo antecedentes familiares de enfermedad cardíaca antes de los 50 años (incluidos ritmos cardíacos anormales, enfermedad de las arterias coronarias o cardiomiopatía)	Sí □*	No □
Cuadro C – Tengo/he tenido:		
Cirugía sinusal en los últimos 6 meses.	Sí □*	No □
Enfermedades del oído o cirugía del oído, pérdida de audición o alteraciones del equilibrio.	Sí □*	No □
Sinusitis recurrente en los últimos 12 meses.	Sí □*	No □
Cirugía ocular en los últimos 3 meses.	Sí □*	No □
Cuadro D – Tengo/he tenido:		
Lesión en la cabeza con pérdida de conciencia en los últimos 5 años.	Sí □*	No □
Lesiones o enfermedades neurológicas persistentes.	Sí □*	No □
Dolores de cabeza recurrentes por migraña en los últimos 12 meses, o tomo medicamentos para prevenirlos.	Sí □*	No □
Desvanecimientos o desmayos (pérdida total/parcial de la conciencia) en los últimos 5 años.	Sí □*	No □
Epilepsia, ataques o convulsiones, o tomo medicamentos para prevenirlos.	Sí □*	No □

Cuadro E – Tengo/he tenido:		
Salud conductual, problemas mentales o psicológicos que requieran tratamiento médico o psiquiátrico.	Sí □*	No □
Depresión Mayor, tendencia suicida, ataques de pánico, trastorno bipolar descontrolado que requiere medicación/tratamiento psiquiátrico.	Sí □*	No □
He sido diagnosticado con una condición de salud mental o un trastorno de aprendizaje o desarrollo que requiere atención continua.	Sí □*	No □
Una adicción a las drogas o al alcohol que requiere tratamiento en los últimos 5 años.	Sí □*	No □
Cuadro F – Tengo/he tenido:		
Problemas recurrentes en la espalda en los últimos 6 meses que limitan mi actividad diaria.	Sí □*	No □
Cirugía de espalda o columna vertebral en los últimos 12 meses.	Sí □*	No □
Diabetes, ya sea controlada por insulina o por dieta, o diabetes gestacional en los últimos 12 meses.	Sí □*	No □
Una hernia no corregida que limita mis habilidades físicas.	Sí □*	No □
Úlceras activas o no tratadas, heridas problemáticas o cirugía de úlceras en los últimos 6 meses.	Sí □*	No □
Cuadro G – Tengo:		
Cirugía de ostomía y no tengo autorización médica para nadar o participar en actividad física.	Sí □*	No □
Deshidratación que requiere intervención médica en los últimos 7 días.	Sí □*	No □
Úlceras estomacales o intestinales activas o no tratadas o cirugía de úlceras en los últimos 6 meses.	Sí □*	No □
Ardor de estómago frecuente, regurgitación o enfermedad por reflujo gastroesofágico (ERGE).	Sí □*	No □
Colitis ulcerosa activa o no controlada o enfermedad de Crohn.	Sí □*	No □
Cirugía bariátrica en los últimos 12 meses.	Sí □*	No □

Informe Médico del Buceador | Formulario de Evaluación del Médico

Nombre del Participante _____

Fecha de Nacimiento _____
(Mayúsculas) Fecha (dd/mm/aaaa)

La persona mencionada anteriormente solicita su opinión sobre su idoneidad médica para participar en el entrenamiento o actividad de buceo.

Resultado de la Evaluación

☐ **Apto– No encuentro condiciones que considere incompatibles con el buceo.**

☐ **No Apto – Encuentro condiciones que considero incompatibles con el buceo.**

_____ _____ _____
Firma del Médico Fecha (dd/mm/aaaa)

Nombre del Médico _____
Especialidad _____
(Mayúsculas)

Centro Médico/Hospital _____

Dirección _____

Teléfono _____ **Email** _____

Sello del Médico/Hospital (opcional)

ANEXO II

Presión de los gases respirados para la actividad de buceo

1. La presión relativa máxima a la que se puede utilizar aire comprimido, será de 5 bares.

2. El aire comprimido o las mezclas respirables utilizadas en el curso de una intervención en medio hiperbárico deberán cumplir lo establecido en la Norma UNE-EN 12021:2014 - «Equipos de Protección Respiratoria. Aire Comprimido para Equipos de Protección Respiratoria Aislantes» o la que le sustituya.

3. La densidad máxima a la que una persona puede inhalar una mezcla respirable, será de 9 gramos por litro.

4. La presión parcial máxima de nitrógeno en una mezcla respirable no podrá ser superior a 4,74 bares.

5. Oxígeno:

a) La presión parcial máxima de oxígeno respirada por una persona en una mezcla respiratoria en un ambiente hiperbárico será:

i) De 1,6 bares en el caso de buceadores con titulación profesional.
ii) De 1,4 bares en el caso de buceadores deportivos-recreativos.

b) El tiempo máximo de exposición en las fases de compresión y estancia en el fondo será:

Presión parcial de oxígeno en bares	Tiempos de exposición en horas
1,6	3
1,4	4
1,2	5
1	6
0,9	8

c) La presión parcial máxima tolerada de oxígeno en paradas de descompresión será de 1,9 bares, siempre que el buceador utilice un sistema completo de suministro desde superficie.

d) Si la descompresión se realiza en seco (campanas húmedas con las debidas medidas de seguridad, torretas, cámaras hiperbáricas o complejos hiperbáricos), la presión parcial máxima tolerada será de 2,5 bares si la duración de esta es inferior a veinticuatro horas, y de 0,6 bares si la descompresión es superior a una duración de veinticuatro horas.

e) En las fases de compresión y presión a profundidad de saturación, la presión parcial de oxígeno se debe mantener entre 0,3 y 0,6 bares.

f) La presión parcial mínima de oxígeno que podrá respirar un buceador, será de 0,17 bares.

h) La presión parcial del oxígeno debe ser evaluada con una precisión de 50 milibares.

i) El porcentaje de oxígeno en un recinto hiperbárico no debe de ser superior al 25 por 100 de presión total.

ANEXO III

Equipamiento mínimo para las modalidades de buceo

1.1 Equipamiento mínimo para la práctica de la modalidad de buceo recreativo en técnica de autónomo dentro de los límites prescritos del artículo 18.1:

a) Dispositivo de compensación de flotabilidad.
b) Gafas o máscara facial de buceo.
c) Aletas.
d) Suministro de gas con dos segundas etapas.
e) Dispositivo de control de presión del suministro de gas.
f) Dispositivo de corte.
g) Dispositivo de control de profundidad.
h) Dispositivo de control de tiempo.

i) Dispositivo o tablas para la gestión de la descompresión.
j) Dispositivo acústico de superficie.
k) Dispositivo de balizamiento en superficie.

1.2 Equipamiento mínimo para la práctica de buceo recreativo en técnica de autónomo fuera de los límites prescritos en el artículo 18.1:

a) Dispositivo de compensación de flotabilidad. En inmersiones realizadas con mezclas de gases con helio se utilizarán dispositivo de compensación de flotabilidad adicionales.
b) Dos gafas o máscara facial de buceo.
c) Aletas.
d) Dos suministros de gas con reguladores independientes o un Rebreather.
e) Dispositivo de control de presión de los suministros de gases.
f) Dos dispositivos de control de tiempo.
g) Dos dispositivos de control de profundidad.
h) Dos dispositivos para la gestión de la descompresión.
i) Dos dispositivos de iluminación.
j) Carrete y cabo guía adecuado para la inmersión en entornos cerrado.
k) Dispositivo de corte.
l) Boya de descompresión, en inmersiones con descompresión.
m) Dispositivo de balizamiento en superficie.
n) Disponer de oxígeno normobárico para el tratamiento en el lugar de la inmersión.

1.3 Equipamiento mínimo para el buceo recreativo en técnica de semiautónomo:

a) Aletas.
b) Gafas o máscara facial de buceo.
c) Dispositivo de corte.
d) Un suministro desde superficie respirable con acumulador de aire.
e) Dispositivo de control de presión del suministro de aire.
f) Un dispositivo de control de profundidad.
g) Un dispositivo de control de lastre con sistema de zafado rápido.

En el caso del buceo clásico, se sustituyen las aletas por las botas y el dispositivo de control de presión del suministro de aire se hallará en superficie.

2.1 Equipamiento mínimo para el buceo profesional en técnica de autónomo:

a) Dispositivo de compensación de flotabilidad.
b) Gafas o máscara facial de buceo.
c) Aletas.
d) Botella equipada con dos primeras etapas y dos segundas etapas o Rebreather con sistema de alimentación de emergencia.
e) Dispositivo para controlar la presión de la botella.
f) Dispositivo de corte.
g) Dispositivo de control de profundidad.
h) Dispositivo de control de tiempo.
i) Dispositivo o tabla para la gestión de la descompresión.
j) Guantes de trabajo.
k) Protección térmica en función de las condiciones ambientales.
l) Dispositivo de localización de emergencia.
ll) Silbato o dispositivo acústico de aviso en superficie.
m) Dispositivo de balizamiento en superficie.

2.2 Equipamiento mínimo para el buceo profesional en técnica de suministro en superficie:

a) Cuadro de distribución de gases, constarán como mínimo de:

1.º Entrada para suministro principal.
2.º Entrada de reserva independiente a la principal.
3.º Manómetros de presión de entrada y salida.
4.º Dispositivo de regulación de la presión de salida.

5.º Válvula para pasar a suministro de reserva.

b) Sistema indicador de profundidad del buceador.
c) Umbilical, que constará como mínimo de:

1.º Manguera suministro de gases.
2.º Sistema de comunicaciones por cable o inalámbrico entre el buceador y superficie.
3.º Manguera o cable para el control de la profundidad.
4.º Elementos que soporten los tirones o esfuerzos realizados por el buceador y que permitan sacar al buceador fuera del agua.

d) Comunicaciones, que constará como mínimo de:

1.º Línea de comunicación buceador-superficie, superficie-buceador y buceador-buceador.
2.º Sistema de alimentación eléctrica de emergencia además del principal.
3.º Sistema con capacidad de registro de comunicaciones y que permita conservarlas durante al menos 48 horas.

e) Los buceadores dispondrán como mínimo de:

1.º Máscara facial, mascarón o casco, equipado con comunicaciones y válvula anti-retorno.
2.º Protección térmica ante las condiciones del trabajo.
3.º Arnés de seguridad.
4.º Botella de emergencia que garantice el suministro de gas para la salida a superficie del buceador.
5.º Lastrado suficiente.
6.º Guantes de trabajo.
7.º Aletas o botas.
8.º Dispositivo de corte.
f). En caso de utilización de heliox, se dispondrá de un sistema redundante de calefacción para los buceadores y traje de agua caliente.

3.1 Equipamiento mínimo para el buceo de extracción de recursos vivos en técnica de autónomo.

a) Sistema de control de flotabilidad.
b) Gafas o máscara facial de buceo.
c) Aletas.
d) Botella equipada con dos primeras etapas y dos segundas etapas o Rebreather con sistema de alimentación de emergencia.
e) Dispositivo para controlar la presión de la botella.
f) Dispositivo de corte.
g) Dispositivo de control de profundidad.
h) Dispositivo de control de tiempo.
i) Dispositivo o tabla para la gestión de la descompresión.
j) Silbato o dispositivo acústico de aviso en superficie.
k) Sistema de localización de emergencia.
l) Guantes de trabajo.
m) Protección térmica en función de las condiciones ambientales.
n) Dispositivo de balizamiento o boya de alta visibilidad.

3.2 Equipamiento mínimo para el buceo de extracción de recursos vivos en técnica de suministro en superficie:

a) Sistema de distribución de gases, que constará como mínimo de:

1.º Entrada para suministro principal y de reserva.
2.º Manómetros de presión de entrada y salida.
3.º Válvula para pasar a suministro de reserva.

b) Umbilicales, que constarán como mínimo de:

1.º Manguera suministro de gases.
2.º Elementos que soporten los tirones o esfuerzos realizados por el buceador y que permitan sacar al buceador fuera del agua.

c) Los buceadores dispondrán como mínimo de:

1.º Máscara facial o gafas de buceo.
2.º Válvula anti-retorno.
3.º Protección térmica ante las condiciones del trabajo.
4.º Arnés de seguridad.
5.º Dispositivo de localización de emergencia.
6.º Botella de emergencia, que garantice el suministre de gas para la salida a superficie del buceador.
7.º Lastrado suficiente.
8.º Silbato o dispositivo acústico de aviso en superficie.
9.º Dispositivo de control de profundidad.
10.º Dispositivo de control de tiempo.
11.º Dispositivo o tabla para la gestión de la descompresión.
12.º Guantes de trabajo.
13.º Aletas o botas.
14.º Dispositivo de corte.

ANEXO IV

Comunicación de la actividad

Los datos que de acuerdo con lo dispuesto en el artículo 61 se comunicarán a la Dirección General de la Marina Mercante son los siguientes:

a) Nombre y apellidos o razón social del titular de la actividad.
b) DNI, NIE o CIF, según proceda.
c) Domicilio o sede social.
e) Teléfono de contacto.
f) Dirección de correo electrónico.
g) Declaración de las actividades realizadas.

§ 99

Orden APA/126/2019, de 1 de febrero, por la que se aprueban los criterios de buceo recreativo responsable en reservas marinas

Ministerio de Agricultura, Pesca y Alimentación
«BOE» núm. 38, de 13 de febrero de 2019
Última modificación: sin modificaciones
Referencia: BOE-A-2019-1974

La gestión moderna del medio marino y de la conservación de sus recursos hace imprescindible un especial desarrollo de las medidas de protección y de regeneración de los mismos. En este sentido, la Ley 3/2001, de 26 de marzo, de Pesca Marítima del Estado, dedica el capítulo III del título I a las medidas de protección y regeneración de los recursos pesqueros mediante el establecimiento de zonas de protección pesquera, las cuales, por las especiales características del medio marino, son idóneas para la protección, regeneración y desarrollo de las especies pesqueras, especialmente tras la introducción en la norma de la definición de las reservas marinas como lugares que además contribuyen a la preservación de la riqueza natural de determinadas zonas, la conservación de las diferentes especies marinas o la recuperación de los ecosistemas.

A tal efecto, desde hace más de tres décadas el Ministerio de Agricultura, Pesca y Alimentación ha venido estableciendo, regulando y gestionando diferentes enclaves declarados reservas marinas, que en la actualidad son Cabo de Gata-Níjar, Cabo de Palos-Islas Hormigas, Levante de Mallorca-Cala Rajada, Isla de Alborán, Islas Columbretes, Isla Graciosa, Isla de Tabarca, Isla de la Palma, La Restinga y Masía Blanca.

Los aspectos relacionados con la seguridad del buceo y la capacitación de los buceadores son objeto de una regulación específica cuyo cumplimiento es una obligación también específicamente recogida en los planes de gestión de las reservas marinas.

En este mismo sentido, la Secretaría General de Pesca del Ministerio de Agricultura, Pesca y Alimentación, a solicitud del propio sector del buceo y en colaboración con el sector pesquero profesional, elaboró un documento a través del proyecto PESCARES sobre gobernanza en reservas marinas, para recoger la propuesta de criterios de buceo responsable en reservas marinas que finalmente se publicaron mediante Resolución de 27 de marzo de 2017 de la Secretaría General de Pesca.

Estos criterios son, en esencia, un código de buenas prácticas para el buceo de recreo en las reservas marinas que priman la realización de esta actividad en condiciones que, además de asegurar la calidad de la inmersión y el respeto a otras actividades, garanticen el mantenimiento y calidad de la reserva marina. De esta manera, la Secretaría General de Pesca se convertía en pionera en la adopción y aplicación de un código de buenas prácticas para el ejercicio de esta actividad en espacios protegidos.

Con posterioridad a esa fecha, otras Administraciones han seguido ese ejemplo, como ha sido el caso de la Generalidad Valenciana, que mediante el Decreto 76/2017, de 9 de junio, del Consell, por el que se regulan las autorizaciones de actividades subacuáticas de

recreo en las reservas marinas de interés pesquero de la Comunidad Valenciana, ha adoptado una línea de actuación idéntica, y otras están actualmente preparando sus propios códigos de buenas prácticas para adoptarlos en los espacios marinos protegidos que gestionan, avanzando con ello en la misma línea de protección ambiental y mejora de su funcionamiento.

Cabe destacar que como resultado de esta actuación impulsada por la Secretaría General de Pesca, la Asociación Española de Normalización (UNE) ha solicitado su colaboración desde una perspectiva técnica en los trabajos de preparación de códigos similares para estandarizar, tanto en el plano nacional como internacional, códigos de buenas prácticas de buceo recreativo, lo que da una idea de la importancia de la acción realizada en este aspecto por la Secretaría General de Pesca.

Si bien la aplicación de estos criterios durante la temporada de verano de 2017 ha confirmado su adecuación al objetivo pretendido y han sido bien acogidos por sus destinatarios, también ha puesto de relieve la necesidad de completar y ajustar algunos aspectos, como la relación de titulaciones de buceo que pueden ejercer como lo que se ha dado en llamar «buceador leader», la actuación ante la presencia de basuras, las respuestas a quién puede hacer el test de buceo, así como cambiar la denominación del citado «buceador leader» a «buceador guía», para que sea concordante con la forma en que esta figura está recogida en los planes de gestión de las reservas marinas.

Los criterios de buceo recreativo responsable han sido desarrollados dentro del marco de PESCARES, desarrollándose su estudio en marzo de 2014 y hasta diciembre de 2014, con un seguimiento posterior de actualización hasta enero de 2017.

Se recogen ahora, por lo tanto, en este instrumento normativo las medidas ya adoptadas por la Administración pesquera con los cambios y actualizaciones que la experiencia ha sugerido, incorporando este régimen jurídico a una orden de general aplicación para las citadas reservas marinas. La presente orden deja sin efecto la Resolución de 27 de marzo de 2017, de la Secretaría General de Pesca, por la que se aprueban los criterios de buceo responsable en reservas marinas.

Debe destacarse que para el desarrollo del test de buceo se ha creado, en el marco del proyecto PESCARES, desde el ámbito de la actuación de la Asociación Océano Alfa, un Comité Independiente de Buceo Responsable en Reservas Marinas (sin participación profesional o empresarial en ninguna entidad censada o en proceso en reservas marinas) que coordina a los equipos colaboradores informando a la Secretaría General de Pesca y actuando como propietario de la información generada hasta su entrega.

Por otro lado, en representación de todas las entidades en cada reserva marina se ha creado un equipo colaborador de buceadores de reservas marinas de interés pesquero: el equipo de la reserva marina Cabo de Palos-Islas Hormigas –Centro de buceo Balkysub, el equipo de la reserva marina Cabo de Gata-Níjar– Centro de buceo ISUB, el equipo de la reserva marina Islas Columbretes –Asociación de Centros de Buceo de Valencia Centro de actividades subacuáticas Barracuda, y el equipo de la reserva marina Isla de Tabarca– Asociación de Centros de Buceo de Valencia.

Cabe destacar que en el Comité científico que ha realizado comentarios al test y ha servido de apoyo durante la elaboración del mismo participan: el Instituto Español de Oceanografía (IEO), doctores, investigadores y técnicos de entidades públicas, y doctores, investigadores y consultores profesionales de entidades privadas en las disciplinas de Ciencias del Mar, Ciencias Ambientales y Ciencias Biológicas.

Además, se ha tenido muy presente el estudio publicado por el Departamento de Ecología e Hidrología de la Universidad de Murcia. Asimismo, se ha contado con técnicos del Programa de Mares-WWF España. La Asociación de Buceo Recreativo de España (A.B.R.E) ha colaborado también de forma activa. Ha comprobado que las pruebas del test se ajustan a sus estándares de formación.

Las Asociaciones de submarinismo nacionales, la Federación Nacional de Actividades Subacuáticas (FEDAS) y la Federación Nacional de Centros de Buceo (FNCB), se sumaron igualmente al proyecto PESCARES con el objetivo de mejorar la calidad de las inmersiones del buceador recreativo que accede a las reservas marinas, persiguiendo una continua mejora en los servicios ofrecidos por las entidades que operan en las reservas marinas, fomentando el buceo responsable en estos espacios y conjugando los interés de sus

representados dentro del respeto hacia los demás usuarios y las normativas aplicadas en los mismos. Las asociaciones regionales del territorio nacional se han unido también a PESCARES para suscribir los Criterios de Buceo Responsable.

En definitiva, para cumplir con los principios de buena regulación establecidos en el artículo 129 de la Ley 39/2015, de 1 de octubre, del procedimiento Administrativo Común de las Administraciones Públicas, resulta necesario revisar, actualizar y completar la regulación de los criterios de buceo en las reservas marinas. Esta orden es, por lo tanto, conveniente para una adecuada regulación de las reservas marinas, armonizando este aspecto en todas las reservas, que permita dar respuesta al interés general en que la figura de protección pesquera funcione adecuadamente para aquellos objetivos para los que fue establecida y que están claramente definidos en los artículos 13 y 14 de la ya mencionada Ley 3/2001, de 26 de marzo. Por otra parte, treinta años de experiencia de gestión de reservas marinas mediante órdenes ministeriales que se han ido actualizando y modernizando en función de las necesidades y de los conocimientos adquiridos a lo largo de estos años, confirman que este tipo de norma es el instrumento adecuado para garantizar la consecución de los fines y objetivos con que se establece una reserva marina. Esta orden contiene la regulación imprescindible para atender a las necesidades actuales y previsibles a medio plazo en el concreto sector de actividad y en su tramitación se han tenido en cuenta también los preceptos que aseguran la adecuada transparencia del proceso, como ha quedado señalado, y no genera nuevas cargas administrativas.

De conformidad con lo dispuesto en el artículo 19.2.a) de la Ley 27/2006, de 18 de julio, por la que se regulan los derechos de acceso a la información, de participación pública y de acceso a la justicia en materias de medio ambiente, se ha recabado informe preceptivo del Consejo Asesor de Medio Ambiente.

En la tramitación de esta norma, el texto se ha sometido a informe de las comunidades autónomas afectadas, el Instituto Español de Oceanografía y los sectores afectados.

Asimismo, ha sido cumplimentado el trámite de comunicación a la Comisión de la Unión Europea, previsto en el artículo 7.3 del Reglamento (CE) n.º 1967/2006, del Consejo, de 21 de diciembre de 2006, relativo a las medidas de gestión para la explotación sostenible de los recursos pesqueros en el Mar Mediterráneo y por el que se modifica el Reglamento (CEE) n.º 2847/93 y se deroga el Reglamento (CE) n.º 1626/94.

La orden se dicta de conformidad a lo preceptuado por los artículos 13 y 14 de la Ley 3/2001, de 26 de marzo, de Pesca Marítima del Estado.

En su virtud, con la aprobación previa de la Ministra de Política Territorial y Función Pública, de acuerdo con el Consejo de Estado, dispongo:

Artículo único. *Aprobación de los criterios de buceo recreativo responsable en reservas marinas.*

Los criterios de buceo recreativo responsable en reservas marinas se aprueban como anexo a la presente orden.

Disposición final primera. *Título competencial.*

Esta orden se dicta al amparo de lo dispuesto en el artículo 149.1.19.ª de la Constitución Española, que atribuye al Estado la competencia exclusiva en materia de pesca marítima.

Disposición final segunda. *Desarrollo y aplicación.*

Se faculta a la Secretaría General de Pesca, en el ámbito de sus competencias, para adoptar las medidas y dictar cuantas resoluciones sean precisas para el cumplimiento y aplicación de la presente orden ministerial.

Se habilita a la Secretaría General de Pesca para modificar el contenido del apartado 4.1 d) de los criterios que esta orden aprueba.

Disposición final tercera. *Efectos de la Resolución de 27 de marzo de 2017.*

Queda sin efecto la Resolución de 27 de marzo de 2017, de la Secretaría General de Pesca, por la que se aprueban los criterios de buceo responsable en reservas marinas.

Disposición final cuarta. *Entrada en vigor.*

La presente orden entrará en vigor el día siguiente a su publicación en el «Boletín Oficial del Estado».

ANEXO

Criterios de buceo recreativo responsable de obligado cumplimiento en una reserva marina

La aplicación de estos criterios no exime en ningún caso del cumplimiento de toda la normativa que regula las actividades subacuáticas y la navegación, en lo que sea aplicable al buceo autónomo de recreo.

1. Obligatoriedad de Buceador Guía.

Todas las inmersiones de buceo recreativo realizadas en las reservas marinas de interés pesquero deben contar con un Buceador Guía, responsable de la inmersión, que tenga atribuciones para actuar como tal en función de su titulación (Titulación equivalente a Buceador Líder ISO 24801-3, FEDAS – CMAS 3 estrellas, Técnico Deportivo en buceo deportivo con escafandra autónoma).

En el caso de las inmersiones realizadas por particulares, uno de los buceadores debe asumir el papel de Buceador Guía responsable de la inmersión, para lo cual deberá tener la capacitación correspondiente.

2. El Buceador Guía deberá conocer y trasmitir a los buceadores y aplicar y hacer cumplir los decálogos de buenas prácticas.

a) Decálogo. Buenas prácticas generales.

1.º El Buceador Guía de la inmersión valorará las condiciones meteorológicas y el estado del mar antes de la inmersión y no forzará su realización si las condiciones no son del todo adecuadas.

2.º Practica habitualmente los ejercicios básicos de seguridad y dominio del equipo con tu compañero en un máximo de tres metros, antes de la inmersión. Practica tu control de flotabilidad en espacios de reducido impacto.

3.º Sé cuidadoso con tu aleteo y los contactos con el entorno. No golpees, desplaces o levantes fauna o sustrato, en caso de que ocurra déjalo como estaba. Si no lo puedes evitar y tocas el fondo, no aletees para recuperar la flotabilidad emplea tu chaleco para equilibrarte.

4.º No dañes a los seres vivos, lo que incluye molestar, retener, recolectar, fragmentar, partir, matar, y cualquier otra forma de actuación dañina con cualquier fin. No captures ni extraigas plantas, organismos marinos o sus restos (conchas, caparazones, etc.) ni restos arqueológicos.

5.º Extrema el cuidado en grutas, cuevas, interior de buques hundidos o bajo techo, sea real o virtual, evítalos si no estás entrenado.

6.º No alimentes a la fauna marina.

7.º Evita y lucha activamente contra la contaminación del medio.

8.º Respeta a otros usuarios del mar.

9.º Emplea únicamente las boyas de fondeo.

10.º Busca calidad ambiental, elije grupos reducidos y lugares no masificados.

b) Decálogo de buceo recreativo responsable en las reservas marinas de interés pesquero de España.

1.º Documéntate e infórmate acerca de las características de la reserva marina que visitas. No utilices focos de luz en grutas, cuevas, interior de buques hundidos o bajo techo, donde la flora y la fauna pudiera verse afectada.

2.º Presta especial atención a la presentación (*briefing*) del Buceador Guía. El buceador puede y debe exigir al Buceador Guía que se aplique en la realización de la presentación (*briefing*) y que en todo momento permanezca atento durante el TEST, para certificar el mismo, así mismo durante la inmersión aplicar y hacer cumplir los criterios de buceo recreativo responsable.

3.º Durante la inmersión controla y agrupa tu equipo por seguridad y para evitar daños por impacto o arrastre.

4.º Si te encuentras artes de pesca no te acerques. Por tu seguridad y por respeto al trabajo de los pescadores artesanales.

5.º Si te encuentras con material científico nunca te acerques ni lo manipules. Están efectuando trabajos científicos para la conservación y mejora de nuestros mares.

6.º Si ves basura, informa al responsable de la inmersión, al centro de buceo o al Servicio de Vigilancia de la reserva marina. Ellos te indicarán cómo actuar.

7.º Como norma general, no actúes sobre ningún objeto desconocido. Si interpretas que pueda ser nocivo o ilegal, comunícalo al responsable de la inmersión, al centro de buceo o al Servicio de Vigilancia de la reserva marina.

8.º Es necesario tener especial cuidado de no golpear con las aletas o el equipo de buceo corales, gorgonias o esponjas. Estos últimos son organismos filtradores extremadamente sensibles a la deposición de sedimentos.

9.º Como responsable de la inmersión, el Buceador Guía deberá informar al Servicio de Vigilancia de la Reserva Marina de cualquier afección/daño que de manera voluntaria o involuntaria haya producido alguno de los componentes de su grupo. Informará igualmente de aquellas alteraciones atribuibles a otros grupos de buceo (grandes acúmulos de burbujas en techos de cuevas o cornisas, ramas de corales partidas, etc.

10.º El Buceador Guía y el personal del centro debe mantener una actitud ejemplar fuera y dentro del agua. Mantendrá en todo momento el contacto visual con todos los componentes del grupo y supervisará el «comportamiento responsable» de los mismos.

3. El Buceador Guía deberá realizar una presentación (*briefing*).

a) Contenidos generales:

1.º La reserva marina, motivos de su creación
2.º Los usuarios
3.º Minimización del impacto
4.º Fomento del conocimiento

www.magrama.gob.es/es/pesca/temas/espacios-y-especies-marinas-protegidas/reservas-marinas-de-espana/rmarinas-intro.asp

Noticias sobre la Red de Reservas Marinas a través de su Boletín. www.reservasmarinas.net/rmarinasnews/suscripcion/alta.aspx

b) Contenidos específicos:

1.º Información a los usuarios que acuden a una reserva marina, dónde se encuentran, para qué ha sido creada la reserva, qué usos están permitidos, valores culturales y naturales y cómo debe ser el comportamiento de los buceadores.

2.º Aclaración de que la reserva marina de interés pesquero es una figura de protección pesquera que constituye una herramienta de gestión de los recursos pesqueros, cuyo objetivo principal es la regeneración de estos recursos y favorecer pesquerías sostenibles que conservan una tradición de cientos de años y son el sustento de familias y villas marineras durante generaciones. Los usuarios de las reservas marinas deben ser respetuosos para favorecer y colaborar en sus objetivos de protección.

3.º Indicación de que no se debe interferir en el trabajo de los pescadores y mucho menos efectuar acciones que puedan causar daños en los artes utilizados.

4.º Enumeración y exposición, en la medida posible, de los artes de pesca autorizados en la reserva.

5.º Explicación sobre que uno de los objetivos de la reserva marina es el desarrollo de estudios de campo científicos. Por este motivo se puede encontrar material o instrumentos científicos que los usuarios no deben manipular, ni acercarse a ellos.

6.º Indicación de que si el buceador observa alguna conducta o hecho que interpreta ilegal, no debe actuar de forma inmediata sino que se lo comunicará al Buceador Guía, al centro o club de buceo o al Servicio de Vigilancia de la reserva marina que actuarán en consecuencia.

7.º Impartición de instrucciones sobre la forma de actuar en caso de encontrar basuras o restos de artes o aparejos de pesca.

c) Ejemplo de exposición de los contenidos específicos en una presentación (*briefing*) redactada por los equipos de reservas marinas y el comité técnico con representación del sector pesquero y sector científico, con el fin de unificar el mensaje informativo.

«Estamos en un reserva marina de interés pesquero, creada para fomentar y proteger los recursos pesqueros y naturales, en la que además se realiza una labor científica de investigación y seguimiento que permite analizar su estado actual y evolución.

Los buceadores recreativos responsables, como usuarios de estos espacios de interés pesquero, debemos practicar un buceo cuidadoso y responsable.

Estos espacios, creados para favorecer la protección y la regeneración de los recursos pesqueros y de los hábitats que los contienen, favorecen la realización de pesquerías sostenibles que permiten mantener el sabor de villas marineras y puertos tan apreciados por la ciudadanía en general y por todos los sectores.

En cada reserva marina se practican distintas modalidades de pesca artesanal, en esta reserva en concreto, los artes permitidos son los siguientes … (el guía de buceo los cita y presenta a los buceadores en la medida de lo posible una pieza de los artes de pesca facilitados por las cofradías), puede ocurrir que durante la inmersión nos encontremos alguno de ellos, no debemos acercarnos ni tocarlos.

La labor de seguimiento de los científicos implica el manejo de material científico que también podríamos encontrar durante la inmersión, no debemos acercarnos ni interactuar con ellos.

Si se observa alguna conducta o hecho que parece ilegal, no se debe actuar de forma inmediata sino que se comunicará al Buceador Guía, al centro o club de buceo, o al Servicio de Vigilancia de la reserva marina que actuarán en consecuencia. En ocasiones, lo que podemos hacer con buena fe, puede ser un error y actuar sobre algo legal y permitido.

Como invitados de excepción cualquier alteración que causemos podría provocar efectos no deseados que se traduzcan en reducción de los cupos de buceo permitidos o incluso su exclusión.

Características medioambientales y particulares de la inmersión a realizar y de la reserva marina.

Descripción, normas de seguridad, planificación de la inmersión, y forma de actuar en caso de encontrar basuras o restos de artes o aparejos de pesca.

Con la clara intención de dar ejemplo, todos los sectores del buceo hemos participado y desarrollado un estándar de calidad en reservas marinas de interés pesquero, un test para el buceador que junto con esta información completa los criterios de buceo recreativo responsable.»

4. El test de buceo.

Con la clara intención de dar ejemplo, todos los sectores del buceo han participado y desarrollado un estándar de calidad en reservas marinas de interés pesquero.

Los buceadores en una reserva marina, han de ser más que nunca observadores respetuosos.

Con el fin de tener un correcto comportamiento dentro del agua, se efectuará antes de la inmersión un test básico orientado a minimizar nuestro impacto.

Este test se compone de ejercicios que todos deberíamos haber efectuado en cualquiera de los cursos básicos de las escuelas certificadoras.

Este test se realizará siempre conforme a la siguiente metodología.

4.1 Metodología.

a) Premisas:

1.º Se hace a una profundidad máxima de tres metros, en un entorno controlado donde el impacto al medio ambiente sea el menor posible y la seguridad del buceador y del grupo esté garantizada.

2.º Si no tenemos fondo a un máximo de 3 metros en el que se pueda hacer el test y sin impacto al medio ambiente, los ejercicios se realizarán preferentemente en el fondo y siempre en zonas seguras y con cabo para que, si fuera necesario, el buceador se pudiera agarrar y siempre en cota máxima de tres metros.

3.º Tras realizarse las pruebas básicas, se dejará a criterio del Buceador Guía realizar otras prácticas exclusivamente de flotabilidad a la misma o mayor profundidad orientadas a garantizar el nivel apropiado del buceador exigido en las reservas marinas.

4.º Los ejercicios los hará primero el buceador guía para mostrar cómo se hacen, excepto el vaciado de gafas y quitarse las gafas para no perder control sobre los buceadores.

5.º El test lo pueden realizar los Buceadores Guía de las inmersiones (Titulación equivalente a Buceador Líder ISO 24801-3, FEDAS – CMAS 3 estrellas, Técnico Deportivo en buceo deportivo con escafandra autónoma).

b) Métodos de ejecución del test:

El método de ejecución del test se describe a continuación, y su alcance queda sujeto al criterio del Buceador Guía. No obstante, debe contemplar como mínimo los ejercicios del test y ajustarse a la metodología. Su actuación queda limitada al test y a las medidas correctoras que considere en función de los resultados. Al término del mismo, el Buceador Guía que haya dirigido el test incluirá en el libro de registro de inmersiones o pasaporte de buceo de los buceadores que lo hayan superado una anotación que acredite haber superado el test en Reservas Marinas de Interés Pesquero del España.

1.º Método óptimo de inmersión de adaptación. El test se realiza durante una inmersión completa. Además de los ejercicios indicados en el test, el Buceador Guía podrá incluir aquellos otros que considere oportunos –exclusivamente en flotabilidad (descenso, ascenso, estática, navegación y aproximación)– para garantizar un nivel adecuado del buceador.

2.º Método rápido al inicio de la inmersión en punto programado. Se puede realizar al inicio de la inmersión si las condiciones lo permiten.

c) Ejercicios a realizar

1.º Comprobación de la presión. En superficie, chequear la presión de la botella comprobando visualmente mientras se respira que la aguja del manómetro no se mueve (comprobación de botella bien abierta y filtros no obturados).

2.º Vaciado de gafas y flotabilidad. En flotabilidad neutra, ser capaz de vaciar las gafas. Hacer la señal de OK.

3.º Quitarse las gafas y flotabilidad. En flotabilidad neutra, ser capaz de quitarse las gafas hacer la señal de OK y ponérselas vaciando el agua de su interior. Repetir la señal de Ok.

4.º Quitarse el regulador de la boca y flotabilidad. En flotabilidad neutra, ser capaz de quitarse el regulador de la boca sujetándolo con la mano y sin soltarlo hacer la señal de OK y volverse a poner el regulador. Repetir la señal de OK.

5.º Testeo de segunda etapa de emergencia y flotabilidad. En flotabilidad neutra, ser capaz de quitarse el regulador (primera etapa) de la boca sujetándolo con la mano y, sin soltarlo, sustituirlo por el regulador de emergencia (2.ª segunda etapa) hacer la señal de OK y volverse a poner el regulador. Repetir la señal de OK.

6.º Compartir aire y flotabilidad. En flotabilidad neutra, ser capaz de compartir aire con octopus o sistema alternativo con otro compañero. Hacer la señal de OK. Este ejercicio se puede hacer en navegación manteniendo la cota de tres metros.

d) Ejercicio y operación adicional según las características particulares de cada reserva.

A propuesta del Comité y de los Equipos de Buceo de cada reserva, con el fin de cubrir unos niveles más exigentes, dadas las características particulares de ciertos puntos concretos de buceo de las reservas marinas, se amplía el test con un ejercicio adicional en estos puntos y se exigen ciertas características operacionales (que, no obstante, se recomienda realizar en todas las inmersiones) en:

1.º Inmersión del Bajo de Fuera en la Reserva Marina de Cabo de Palos-Islas Hormigas.

2.º Inmersión de los Burros e Inmersión del Vapor en la Reserva Marina de Cabo de Gata-Níjar.

3.º Inmersiones en la Boya 2 de Puerto Tofiño, Boya 14 de Isla Ferrera, y Boyas 15 Boya 16 de Isla Foradada en la Reserva Marina de Islas Columbretes.

En el resto de reservas marinas la aplicación de este ejercicio queda a criterio del Buceador Guía.

1.º Ejercicio:

Suelta de boya de señalización bajo el agua.
El buceador en flotabilidad debe demostrar el eficaz manejo de su boya de señalización.

2.º Operación adicional:

El buceador deberá disponer de su boya de descompresión, brújula, reloj, profundímetro, tablas de descompresión. Además es opcional la computadora.
Situar una botella de emergencia cerrada con dos segundas etapas para ser usada en caso de emergencia, a una profundidad que permita realizar la parada de seguridad que requiera la inmersión.
Situar una línea de parada alternativa a la línea de fondeo que alcance la profundidad suficiente para la parada de seguridad, pero sin que en ningún caso sea más larga que la profundidad del lugar
Se recuerda que para las operaciones de buceo recreativo, en la embarcación debe incluirse un sistema de oxigenación normobárico.

Notas:

Este tipo de inmersiones, a criterio del Buceador Guía, puede presentar otras exigencias.
Hay que tener presente que los ejercicios indicados deben quedar cubiertos a pesar de los diversos equipos empleados por los buceadores en este tipo de inmersiones.

4.2 Preguntas frecuentes y respuestas.

¿Quién puede hacer el test? Los buceadores guía de las inmersiones (Titulación equivalente a Buceador Líder ISO 24801-3, FEDAS – CMAS 3 estrellas, Técnico Deportivo en buceo deportivo con escafandra autónoma).
¿Es necesario realizar el test si tengo 100 inmersiones o más? Sí, no importa el número de inmersiones.
¿Es necesario realizar el test si soy buceador avanzado o superior? Sí, cualquier nivel debe superar el test, incluidos niveles de formadores.
Si voy por libre, ¿quién me hace el test? El Buceador Guía de la inmersión (Titulación equivalente a Buceador Líder ISO 24801-3, FEDAS – CMAS 3 estrellas, Técnico Deportivo en buceo deportivo con escafandra autónoma), ya que su presencia/participación es obligatoria en todas las inmersiones de buceo de recreo en reservas marinas.
Si voy con un club o una asociación, ¿quién me hace el test? El Buceador Guía de la inmersión Titulación equivalente a Buceador Líder ISO 24801-3, FEDAS – CMAS 3 estrellas, Técnico Deportivo en buceo deportivo con escafandra autónoma), ya que su presencia/participación es obligatoria en todas las inmersiones de buceo de recreo en reservas marinas.
¿Cuántas veces es necesario hacerle el test al buceador? Mínimo una vez cada 2 años.
Si he realizado el mismo test hace menos de dos años, ¿es necesario volver a realizarlo? No. Queda a criterio del Buceador Guía repetir el test en el caso de que se haya realizado en otra reserva.
¿Se puede hacer el test de forma grupal? Sí, a criterio del Buceador Guía, siempre y cuando las pruebas se vayan realizando de uno en uno y, tanto el buceador que hace las pruebas, como el resto del grupo, estén debidamente supervisados, de manera que el Buceador Guía pueda evaluar de manera individual a cada buceador.
¿Qué ocurre si no supero el test? Ciertas pruebas son excluyentes como el vaciado de gafas y/o mantener una flotabilidad neutra. No podrá bucear en la zona de la reserva si no se supera el test.
El Buceador Guía de la entidad censada debería ser capaz de ofertar al buceador la formación necesaria para superar el test.
Si supero el test, ¿es válido en todas las reservas marinas? Sí, siempre que se haya hecho hace menos de dos años en la misma reserva, de lo contrario queda sujeto al criterio del Buceador Guía. No será válido en las inmersiones de características particulares salvo que se realicen los ejercicios complementarios.

Una vez superado el test por el buceador, ¿está obligado el Buceador Guía a acreditar el resultado? Sí, está obligado a hacerlo y el buceador debe solicitarlo de manera que no tenga que repetirlo innecesariamente.

¿Cómo se acredita que te han realizado el test recientemente? El Buceador Guía podrá elegir la forma de certificar que se ha superado el test, mediante un sello en el libro de registro de inmersiones, un certificado, una pegatina, un carnet del centro, etc. En resumen, cualquier tipo de identificación que de forma explícita indique «Ha superado el test de buceo responsable en reservas marinas» y pueda presentar antes de realizar las próximas inmersiones en las reservas marinas.

Si supero el test básico, ¿me vale para las inmersiones de características particulares? No

Si he realizado el test para inmersiones con características particulares, ¿me vale para los demás puntos de inmersión? Sí, ya que incluye las pruebas del test básico más la específica de características particulares.

Si supero el test de características particulares en una reserva marina, ¿me vale para otra reserva marina? Queda a criterio del Buceador Guía.

¿Por qué es necesario llevar una boya de señalización y en qué momento deberá ser utilizada? Todo buceador que desee realizar una inmersión en los puntos de características particulares, deberá portar una boya y saber utilizarla. En este caso, la boya será desplegada por el buceador cuando, por cualquier motivo, no realiza el ascenso a superficie por el/los cabos de fondeo destinados para tal fin, de esta forma, el barquero será consciente en todo momento de la situación de los buceadores durante el ascenso y podrá controlarlos con seguridad.

¿Qué pasa si un particular decide hacer alguna inmersión de características particulares por su cuenta? Debe haber pasado satisfactoriamente el test supervisado por el Buceador Guía de la inmersión, que es obligatorio en todas las inmersiones de buceo de recreo en reservas marinas, y deberá seguir las mismas normas de seguridad requeridas (barquero, equipo de oxigenoterapia, 2.º fondeo a la profundidad necesaria, botella de respeto con al menos 2 segundas etapas...).

§ 100

Real Decreto-ley 16/2018, de 26 de octubre, por el que se adoptan determinadas medidas de lucha contra el tráfico ilícito de personas y mercancías en relación con las embarcaciones utilizadas

Jefatura del Estado
«BOE» núm. 260, de 27 de octubre de 2018
Última modificación: sin modificaciones
Referencia: BOE-A-2018-14747

I

El incremento del contrabando de determinados géneros, en especial drogas y tabaco, es consecuencia parcialmente del uso cada día más habitual por parte de las organizaciones criminales de las denominadas embarcaciones de alta velocidad neumáticas y semirrígidas.

El uso de embarcaciones neumáticas y semirrígidas de alta velocidad para la rápida introducción de géneros de contrabando (fundamentalmente hachís, cocaína y cigarrillos) mediante el trasbordo o el alijo en la playa es una de las principales amenazas a la que se enfrentan diariamente el Servicio de Vigilancia Aduanera de la Agencia Estatal de Administración Tributaria y las Fuerzas y Cuerpos de Seguridad. Recientemente, además, estas embarcaciones de alta velocidad están siendo utilizadas también para el transporte ilegal de inmigrantes.

Actualmente resulta muy difícil actuar contra las organizaciones criminales que emplean estas embarcaciones, pues resulta frecuente intervenirlas cuando ya han alijado la droga o el tabaco, o cuando en el transcurso de una persecución los géneros son arrojados al mar. En estos casos resulta especialmente complejo proceder administrativa o penalmente contra los patrones y tripulantes, y las embarcaciones continúan siendo utilizadas por las organizaciones criminales una y otra vez para sus actividades ilícitas. Ello produce una sensación de impunidad en la ciudadanía y de cierta impotencia y desánimo entre los miembros de las fuerzas y cuerpos que tienen encomendada la represión del contrabando y el narcotráfico, generando la percepción de que existen ciertas áreas del litoral español –especialmente el más próximo a Gibraltar– en las que el control efectivo del Estado se ve muy mermado cuando no totalmente imposibilitado. Esta sensación es muy evidente en lo que se refiere a la represión de las actividades de contrabando y narcotráfico en las que se emplean embarcaciones semirrígidas de alta velocidad, que se realizan frecuentemente a plena luz del día y en presencia de ciudadanos que disfrutan de los espacios públicos, y que, bien por la rapidez con que se llevan a cabo los alijos, sin tiempo para que las fuerzas policiales puedan actuar, bien porque la actuación de éstas se ve imposibilitada por la presencia de grupos numerosos de colaboradores con los contrabandistas en actitud agresiva, no pueden ser impedidas por los agentes de la autoridad. La situación descrita, que ocurre con más frecuencia en los últimos meses, aumenta los riesgos para la seguridad y salud pública de la población.

Al problema del tráfico ilícito y su impunidad se une el riesgo que para la seguridad marítima suponen estas embarcaciones que navegan a alta velocidad, a menudo en la oscuridad y sin dispositivos de localización o señalización alguno, causando un grave peligro de colisión con otras embarcaciones o incluso de atropello. La propia acción de las fuerzas encargadas de la represión de estos ilícitos en la persecución de estas embarcaciones exige a menudo la asunción de importantes riesgos para la seguridad de los tripulantes y de las embarcaciones, ante las arriesgadas maniobras evasivas que habitualmente llevan a cabo los pilotos de las semirrígidas que han llegado a ocasionar accidentes con pérdida de vidas humanas.

Por otro lado, se ha constatado que, en los últimos tiempos se han venido utilizando este tipo de embarcaciones para el transporte ilegal de personas, concretamente de inmigrantes africanos, suponiendo una clara amenaza al orden público y social.

Finalmente, no es despreciable la amenaza que para determinadas infraestructuras críticas (de titularidad pública o privada) existentes en zonas concretas, como por ejemplo en la Bahía de Algeciras, puede suponer el desplazamiento a altas velocidades de embarcaciones sin control alguno en sus proximidades con el consiguiente riesgo para la seguridad pública que ello supone.

El objetivo de mejorar la eficacia en la prevención y lucha contra el contrabando practicado por medio de este tipo de embarcaciones justifica la calificación de las mismas como género prohibido a efectos de la Ley Orgánica 12/1995, de 12 de diciembre, de represión del contrabando, tomando en consideración sus características técnicas, su titularidad y la finalidad de su uso, permitiendo incautarlas incluso en tierra y sin carga ilícita e incoar los correspondientes expedientes sancionadores o formular las denuncias que resulten pertinentes.

La definición del género prohibido se realiza de forma objetiva, excluyendo de la misma a aquellas embarcaciones de titularidad pública o que se destinan a determinados usos que son en todo caso legítimos, sin perjuicio, no obstante, de establecerse un régimen de registro operadores y autorización de uso de embarcaciones en relación con algunos de dichos usos a efectos de hacer efectivo el control y evitar la utilización indebida de las mismas. Se considera imprescindible completar la calificación de las embarcaciones utilizadas para el contrabando como género prohibido mediante la extensión de la misma a otros supuestos en los que, en atención a las circunstancias concurrentes, se pueda acreditar la existencia indicios racionales de que el destino de las embarcaciones es la realización de actos de contrabando.

El principio de seguridad jurídica exige que se considere la situación jurídica de los titulares de este tipo de embarcaciones a la entrada en vigor de la Ley y un periodo transitorio adicional para el cumplimiento de las obligaciones de autorización y registro.

II

El texto consta de una exposición de motivos, un artículo único, dividido a su vez en diez apartados, una disposición transitoria, una disposición derogatoria y tres disposiciones finales.

El apartado 1 del artículo único establece la calificación como género prohibido determinado tipo de embarcaciones tipo RHIB o similares, así como aquellas otras que, en atención a las circunstancias concurrentes, se pueda acreditar la existencia indicios racionales de que el destino de las mismas es la realización de actos de contrabando. Se determinan cuáles son, salvo prueba en contra, estos indicios.

En los siguientes apartados del artículo único se establecen definiciones, así como una serie de exenciones a la calificación de género prohibido, se crea el Registro de Operadores de Embarcaciones Neumáticas y Semirrígidas de Alta Velocidad y se regula el procedimiento de autorización e inscripción en el mismo, las consecuencias en caso de incumplimiento y el procedimiento de inspección y control.

III

El real decreto-ley constituye un instrumento constitucionalmente lícito, siempre que el fin que justifica la legislación de urgencia, sea, tal como reiteradamente ha exigido nuestro

Tribunal Constitucional (sentencias 6/1983, de 4 de febrero, F. 5; 11/2002, de 17 de enero, F. 4, 137/2003, de 3 de julio, F. 3, y 189/2005, de 7 julio, F. 3; 68/2007, F. 10, y 137/2011, F. 7), subvenir a una situación concreta, dentro de los objetivos gubernamentales, que por razones difíciles de prever requiere una acción normativa inmediata en un plazo más breve que el requerido por la vía normal o por el procedimiento de urgencia para la tramitación parlamentaria de las leyes, máxime cuando la determinación de dicho procedimiento no depende del Gobierno.

Las indicadas circunstancias de extraordinaria y urgente necesidad concurren en el presente caso, ya que se trata de hacer frente a una situación concreta difícil de prever y que precisa ser atajada inmediatamente, como es el uso de este tipo de embarcaciones para el contrabando y, en las últimas semanas, para el tráfico ilegal de personas, en especial en zonas geográficas del sur de España. La finalidad de la norma constituye uno de los objetivos gubernamentales, como es la lucha contra el contrabando y la inmigración ilegal de personas. El comportamiento de las organizaciones criminales en el uso de este tipo de embarcaciones de forma generalizada para el contrabando y, en las últimas semanas, para el transporte ilegal de inmigrantes, no se podía prever y, la incidencia del uso de este tipo de embarcaciones en el crecimiento de la acción delictiva y su efecto en el aumento de riesgos para la seguridad y la salud pública en el tejido social de determinadas zonas geográficas del sur de España, justifican la aprobación del presente real decreto-ley, con el objeto de hacer frente con inmediatez a la situación de alarma social grave que tales prácticas delictivas están originando en las indicadas zonas geográficas, estableciendo el marco jurídico apropiado para que el Servicio de Vigilancia Aduanera y las Fuerzas y Cuerpos de Seguridad puedan frenar de forma inmediata tales prácticas delictivas.

Las novedades que el real decreto-ley incorpora y, de manera destacada, la calificación como género prohibido de este tipo de embarcaciones a los efectos previstos en la normativa de contrabando, permite contribuir de manera eficaz a la erradicación del contrabando cometido mediante su utilización (permitiendo incautarlas incluso en tierra y sin carga ilícita e incoar los correspondientes expedientes sancionadores o formular las denuncias que resulten pertinentes) así como impedir el desarrollo de actividades de transporte ilegal de personas mediante el uso de dichas embarcaciones, incrementando con ello notablemente las posibilidades de los órganos del Estado de actuar ágil y eficazmente sobre el instrumento básico usado por las organizaciones criminales para la realización de las actividades delictivas mencionadas. Estos motivos justifican ampliamente su aprobación para hacer frente a una situación determinada que pone en entredicho la seguridad pública en las costas españolas. Queda, por tanto, acreditada «la existencia de una necesaria conexión entre la situación de urgencia definida y la medida concreta adoptada para subvenir a ella (SSTC 29/1982, de 31 de mayo, FJ 3; 182/1997, de 20 de octubre, FJ 3, y 137/2003, de 3 de julio, FJ 4)».

La figura del real decreto-ley resulta además admisible en este caso, por no vulnerarse los límites establecidos en el artículo 86.1 de la Constitución, dado que no afecta al ordenamiento de las instituciones básicas del Estado, ni a los derechos, deberes y libertades de los ciudadanos regulados en el título I ni al régimen de las comunidades autónomas, ni al Derecho electoral general. En particular, por lo que se refiere a los derechos, deberes y libertades de los ciudadanos, no afecta al derecho de propiedad, ya que la condición de género prohibido sólo es consecuencia del uso de las embarcaciones sin su previo registro o en condiciones distintas a la autorización. Incluso no afectaría a los actuales propietarios que cumpliesen con la obligación de registro, habiéndose establecido las salvaguardas necesarias para garantizar los derechos adquiridos.

El contenido del real decreto-ley respeta, por tanto, la doctrina del Tribunal Constitucional en relación con este aspecto, sintetizada en la STC 139/2016, de 31 de julio, en los siguientes términos:

«1.º) El artículo 86.1 CE impide que con el decreto-ley queden afectados los derechos, deberes y libertades de los ciudadanos regulados en el título I CE, pero este Tribunal ha rechazado una interpretación extensiva de dicho límite que supondría el vaciamiento de la figura del decreto-ley, haciéndolo “inservible para regular con mayor o menor incidencia cualquier aspecto concerniente a las materias incluidas en el título I de la Constitución”.

2.º) La cláusula restrictiva debe ser entendida de modo que no se reduzca a la nada la figura del decreto-ley, de suerte que lo que se prohíbe constitucionalmente es que se regule un régimen general de estos derechos, deberes y libertades o que vaya en contra del contenido o elementos esenciales de algunos de tales derechos (STC 111/1983, de 2 de diciembre, FJ 8, confirmada por otras posteriores). (…)»

Los motivos que acaban de exponerse justifican ampliamente la concurrencia de los requisitos constitucionales de extraordinaria y urgente necesidad, que habilitan al Gobierno para aprobar el presente real decreto-ley dentro del margen de apreciación que, en cuanto órgano de dirección política del Estado, le reconoce el artículo 86.1 de la Constitución. Concurren también las notas de excepcionalidad, gravedad y relevancia que hacen necesaria una acción normativa inmediata en un plazo más breve que el requerido para la tramitación parlamentaria de una ley, bien sea por el procedimiento ordinario o por el de urgencia.

IV

Este real decreto-ley se dicta al amparo de lo dispuesto en los apartados 10 y 29 del artículo 149.1 de la Constitución Española, que atribuyen al Estado, respectivamente, la competencia exclusiva sobre régimen aduanero y arancelario y seguridad pública, respectivamente.

Esta norma se ajusta a los principios de buena regulación contenidos en el artículo 129 de la Ley 39/2015, de 1 de octubre, del Procedimiento Administrativo Común de las Administraciones Públicas, en particular, a los principios de necesidad, eficacia, proporcionalidad, seguridad jurídica, transparencia y eficiencia. En tanto que persigue un interés general al contribuir a una más eficiente represión del contrabando, no se han encontrado otras alternativas regulatorias menos restrictivas que permitan lograr este objetivo, resulta coherente con el ordenamiento jurídico y permite una gestión más eficiente de los recursos públicos.

En su virtud, haciendo uso de la autorización contenida en el artículo 86 de la Constitución Española, a propuesta de la Ministra de Hacienda y del Ministro del Interior y previa deliberación del Consejo de Ministros en su reunión del día 26 de octubre de 2018,

DISPONGO:

Artículo único. *Consideración como género prohibido de determinadas embarcaciones.*

1. Tendrán la consideración de género prohibido, a los efectos de lo dispuesto en el apartado 12 del artículo 1 de la Ley Orgánica 12/1995, de 12 de diciembre, de Represión del Contrabando, sin perjuicio de lo dispuesto en el apartado 3 de este artículo, las siguientes embarcaciones:

a) Las embarcaciones neumáticas y semirrígidas susceptibles de ser utilizadas para la navegación marítima que cumplan alguna de las siguientes características:

i. Todas aquellas cuyo casco, incluida en su caso la estructura neumática, sea menor o igual a 8 metros de eslora total, que dispongan de una potencia máxima, independientemente del número de motores, igual o superior a 150 kilovatios.

ii. Todas aquellas cuyo casco, incluida en su caso la estructura neumática, sea mayor de 8 metros de eslora total.

b) Las embarcaciones neumáticas o semirrígidas diferentes de las descritas en el apartado anterior, así como cualquier otra embarcación y los buques de porte menor cuando se acredite la existencia de elementos o indicios racionales que pongan de manifiesto la intención de utilizarlas para cometer o para facilitar la comisión de un acto de contrabando.

Salvo prueba en contrario, se considerarán elementos o indicios racionales:

i. El incumplimiento de la obligación de registro y matriculación que resulten aplicables a la embarcación o buque de porte menor.

ii. La modificación significativa de las partes integrantes de la embarcación o buque de porte menor con relación al proyecto constructivo original, especialmente cuando existan refuerzos que permitan aumentar la potencia propulsora sin obras adicionales, tomas para tanques adicionales u otras obras que permitan aumentar la autonomía inicialmente prevista, a menos que la modificación hubiera sido debidamente autorizada por la Dirección General de la Marina Mercante.

iii. La modificación de las partes integrantes de la embarcación o buque de porte menor para habilitar dobles fondos o espacios que permitan la estiba de carga no prevista en el diseño inicial.

iv. La manipulación de los sistemas visuales, acústicos, radioeléctricos de posicionamiento y ayudas tecnológicas, o la existencia de dispositivos, sistemas o tecnologías que permitan la manipulación de aquéllos.

v. La navegación sin exhibir las luces reglamentarias o la navegación errática a rumbos diversos, con o sin cambios injustificados de velocidad, desatendiendo, en ambos casos, las indicaciones de los buques o embarcaciones de Estado debidamente identificados, especialmente la indicación de parar y someterse a control.

vi. La incongruencia manifiesta entre el propósito declarado de la derrota o actividad propuesta y las pertenencias náuticas e incluso de la tripulación o pasajeros que se encuentren a bordo.

vii. El empleo de equipamientos o materiales que dificulten la detección o identificación de la embarcación o buque de porte menor, tales como pinturas antirradar, dispositivos atenuantes de las señales electrónicas, detectores de radar, así como el empleo de pinturas, estructuras o elementos de camuflaje o que simulen el aspecto o las marcas identificativas de una embarcación o buque de Estado.

El carácter de género prohibido se extenderá a la fabricación, reparación, reforma, circulación, tenencia o comercio de las embarcaciones citadas en el presente apartado, así como a la navegación por cualquier punto de las aguas interiores, mar territorial español o zona contigua.

2. A los efectos previstos en este real decreto-ley los conceptos de buque, embarcación, así como buque y embarcación de Estado serán los recogidos en la Ley 14/2014, de 24 de julio, de Navegación Marítima.

A los mismos efectos, se entenderá por:

a) Buque de porte menor: Aquél de menos de ciento cincuenta toneladas de arqueo neto.

b) Embarcaciones neumáticas o semirrígidas: Aquellas que tengan flotadores rellenables o insuflables o en las que la totalidad o parte de su casco esté constituida por elementos no rígidos.

c) Eslora total: La eslora de casco para embarcaciones de recreo definida en la normativa reguladora de la inspección y certificación de buques civiles.

d) Potencia máxima: La suma de la potencia máxima de cada uno de los motores que equipe la embarcación, medida en kilovatios. Se presumirá, salvo prueba en contrario, que la potencia máxima es la especificada en el certificado de navegabilidad.

e) Operadores de embarcaciones neumáticas y semirrígidas de alta velocidad: Quienes por cualquier título ostenten la posesión legal de las embarcaciones.

3. La calificación como género prohibido no alcanzará a las siguientes embarcaciones neumáticas y semirrígidas:

a) Las adscritas a la defensa nacional.

b) Las que tengan la consideración de buques o embarcaciones de Estado extranjeras que se encuentren legalmente en aguas españolas.

c) Las embarcaciones de las Fuerzas y Cuerpos de Seguridad del Estado y de la Agencia Estatal de Administración Tributaria adscritas al Servicio de Vigilancia Aduanera.

d) Las utilizadas para el cumplimiento de sus fines por los demás órganos del Estado, comunidades y ciudades autónomas, entidades locales o por organismos públicos vinculados o dependientes de los mismos, así como las adscritas a organizaciones internacionales reconocidas como tales en el Reino de España.

e) Las embarcaciones auxiliares, cualquiera que sea su eslora, que se encuentren efectiva y exclusivamente afectas al servicio de una embarcación principal.

f) Las embarcaciones distintas de las previstas en la letra c) que se encuentren afectas a salvamento y asistencia marítima.

g) Las utilizadas para navegación interior por lagos, ríos y aguas fuera de los espacios marítimos españoles.

h) Las afectas al ejercicio de actividades empresariales, deportivas, de investigación o formación.

i) Las de recreo destinadas a uso privado que cumplan los requisitos reglamentariamente establecidos en materia de seguridad, técnicos y de comercialización.

En los supuestos previstos en las letras f), g), h) e i) anteriores la exclusión de la calificación como género prohibido requerirá como condición previa la inscripción del operador en el Registro Especial de Operadores de Embarcaciones Neumáticas y Semirrígidas de Alta Velocidad y la autorización de uso e inscripción en el mismo Registro de cada una de las embarcaciones en que concurra alguna de las circunstancias previstas en el apartado 1, letra a), previa solicitud formulada por el operador.

A los efectos de este real decreto-ley, la afectación a los usos previstos en las letras f), g), h) e i) habrá, en todo caso, ser efectiva y exclusiva en relación con uno o varios de dichos usos.

La transmisión de la propiedad o la cesión de uso de las embarcaciones contempladas en la letra a) del apartado 1, cualquiera que sea el título por el que se realicen o el procedimiento judicial o administrativo como consecuencia del cual se produzcan, requerirá que las mismas se destinen efectiva y exclusivamente a la realización de alguna de las actividades enumeradas en las letras a) a i) y que los adquirentes o cesionarios que pretendan utilizar las embarcaciones para los usos contemplados en las letras f), g), h) e i), acrediten ante los transmitentes o cedentes que se encuentran debidamente inscritos en el Registro Especial de Operadores de Embarcaciones Neumáticas y Semirrígidas de Alta Velocidad y que han obtenido la autorización de uso e inscripción en el Registro de la embarcación.

4. Se crea el Registro Especial de Operadores de Embarcaciones Neumáticas y Semirrígidas de Alta Velocidad, el cual será único para todo el territorio español y se ubicará en la Agencia Estatal de Administración Tributaria, a la que corresponderá la gestión y mantenimiento del mismo.

5. Los procedimientos de inscripción y autorización, tanto para los operadores nacionales como extranjeros, se realizarán por vía electrónica.

6. Tendrán acceso a la información contenida en el Registro Especial de Operadores de Embarcaciones Neumáticas y Semirrígidas de Alta Velocidad, que podrán ser cedidos sin consentimiento del interesado, el Departamento de Aduanas e Impuestos Especiales de la Agencia Estatal de Administración Tributaria, las Fuerzas y Cuerpos de Seguridad con competencias en la investigación de los delitos de terrorismo, crimen organizado y contrabando, el Centro Nacional de Inteligencia y la Dirección General de la Marina Mercante, integrada en el Ministerio de Fomento.

7. La autorización de uso de las embarcaciones podrá establecer, para cada una de ellas, el ámbito geográfico a que se extiende, así como las condiciones que se juzguen necesarias para garantizar el uso exclusivo de la embarcación para la actividad o actividades a que se extiende la autorización, incluida en su caso la obligación de instalar dispositivos de localización.

8. El incumplimiento de las condiciones de la autorización de uso e inscripción determinará la calificación de la embarcación como género prohibido a efectos de lo previsto en el apartado 12 del artículo 1 y en la letra b) del apartado 2 del artículo 2, ambos de la Ley Orgánica 12/1995, de 12 de diciembre, de Represión del Contrabando.

9. La inspección y control de los operadores y de las embarcaciones para el cumplimiento de las obligaciones previstas en este artículo se extenderá a todo el territorio nacional, incluido el mar territorial, las aguas interiores y la zona contigua, y se llevará a cabo en los términos previstos en la Ley Orgánica 12/1995, de 12 de diciembre, de Represión del Contrabando y en su normativa de desarrollo.

10. Reglamentariamente se regulará el Registro Especial de Operadores de Embarcaciones Neumáticas y Semirrígidas de Alta Velocidad, el procedimiento y los criterios aplicables para la inscripción de operadores y la autorización de uso de embarcaciones, el régimen de utilización, circulación y tenencia de las embarcaciones neumáticas y semirrígidas de alta velocidad, así como las normas necesarias para la adecuada coordinación del Registro Especial de Operadores de Embarcaciones Neumáticas y Semirrígidas de Alta Velocidad con el Registro de Buques y Empresas Navieras.»

Disposición transitoria única. *Aplicación a titulares anteriores de estas embarcaciones.*

1. Quienes a la entrada en vigor de este real decreto-ley sean operadores de las embarcaciones neumáticas y semirrígidas de alta velocidad contempladas en las letras f), g), h) e i) del apartado 3 del artículo único dispondrán de un plazo de seis meses a contar desde la entrada en vigor de este real decreto-ley para solicitar su inscripción en el Registro Especial de Operadores de Embarcaciones Neumáticas y Semirrígidas de Alta Velocidad y la autorización de las embarcaciones que la precisen con arreglo a lo previsto en los mencionados preceptos.

2. El régimen de transmisión y cesión de las embarcaciones a que se refiere el apartado anterior se someterá, en todo caso, a lo previsto en el apartado 3 del artículo único.

3. Mientras no entre en vigor la reglamentación de desarrollo prevista en el apartado 10 del artículo único, las solicitudes de inscripción en el Registro de Operadores de Embarcaciones Neumáticas y Semirrígidas de Alta Velocidad y de autorización de uso de las embarcaciones deberán ser realizadas a través de la sede electrónica de la Agencia Estatal de Administración Tributaria, de acuerdo con las siguientes reglas:

1.ª Las solicitudes de inscripción en el Registro de Operadores de Embarcaciones Neumáticas y Semirrígidas de Alta Velocidad deberán especificar los datos identificativos del solicitante, la actividad para la que solicita la inscripción de las previstas en las letras en las letras f), g), h) e i) del apartado 3 del artículo único y el área geográfica en la que se propone desarrollar la misma.

2.ª Las solicitudes de autorización de uso de las embarcaciones deberán especificar los datos identificativos del solicitante, la descripción de las características de la embarcación especificando eslora y potencia de motores, la actividad para la que solicita la autorización de uso de la embarcación de las previstas en las letras en las letras f), g), h) e i) del apartado 3 del artículo único y el área geográfica en la que se propone utilizar la embarcación. A la solicitud se deberá unir la documentación técnica de la embarcación.

3.ª En tanto no recaiga resolución expresa sobre las solicitudes de inscripción de los operadores o de autorización de uso de las embarcaciones, las mismas se entenderán provisionalmente concedidas, sin que ello condicione la decisión final que se deba adoptar.

Disposición derogatoria. *Derogación normativa.*

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

Disposición final primera. *Habilitación normativa.*

Se habilita al Gobierno y a la Ministra de Hacienda, en el ámbito de sus competencias, a dictar las disposiciones y adoptar las medidas necesarias para el desarrollo y ejecución de lo dispuesto en este real decreto-ley.

Disposición final segunda. *Títulos competenciales.*

Este real decreto-ley se dicta al amparo de lo dispuesto en los apartados 10 y 29 del artículo 149.1 de la Constitución Española, que atribuyen al Estado la competencia exclusiva sobre régimen aduanero y arancelario y seguridad pública, respectivamente.

Disposición final tercera. *Entrada en vigor.*

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

§ 101

Real Decreto 807/2021, de 21 de septiembre, por el que se aprueba el Reglamento de control de las embarcaciones neumáticas y semirrígidas a las que se refieren las letras f), g), h) e i) del apartado 3 del artículo único del Real Decreto-ley 16/2018, de 26 de octubre, por el que se adoptan determinadas medidas de lucha contra el tráfico ilícito de personas y mercancías en relación a las embarcaciones utilizadas, y por el que se modifica el Real Decreto 95/2009, de 6 de febrero, por el que se regula el Sistema de registros administrativos de apoyo a la Administración de Justicia

Ministerio de Hacienda y Función Pública
«BOE» núm. 227, de 22 de septiembre de 2021
Última modificación: sin modificaciones
Referencia: BOE-A-2021-15312

I

El Real Decreto-ley 16/2018, de 26 de octubre, por el que se adoptan determinadas medidas de lucha contra el tráfico ilícito de personas y mercancías en relación con las embarcaciones utilizadas, establece un marco normativo que regula el uso de determinadas embarcaciones, fundamentalmente las neumáticas y semirrígidas de alta velocidad, evitando que sean utilizadas para la comisión de actividades ilícitas gracias a su potencia y velocidad.

El apartado 1 del artículo único del Real Decreto-ley califica como géneros prohibidos a efectos de la legislación de contrabando determinadas embarcaciones neumáticas y semirrígidas de alta velocidad de la tipología de las habitualmente empleadas por las organizaciones criminales para llevar a cabo tráficos ilícitos de mercancías o de personas por vía marítima, así como cualesquiera otras embarcaciones, con independencia de cual sea su tipología, cuando existan determinados indicios objetivos de la utilización de las mismas para las mencionadas actividades ilícitas. No obstante, en relación con la primera de las categorías mencionadas la propia ley exceptúa de la calificación de las embarcaciones como género prohibido determinados supuestos en razón a su titularidad o al uso para el que se destinan, estableciendo no obstante, para algunos de dichos supuestos, la obligación a cargo del operador de la embarcación de inscribirse en el Registro Especial de Operadores de Embarcaciones Neumáticas y Semirrígidas de Alta Velocidad y de obtener una autorización de uso de su embarcación.

En particular, las embarcaciones que determinan la obligación de inscripción del operador en el Registro Especial de Operadores de Embarcaciones Neumáticas y Semirrígidas de Alta Velocidad y de obtención por el mismo de una autorización de uso son

las embarcaciones neumáticas y semirrígidas de alta velocidad contempladas en la letra a) del apartado 1 del artículo único del precitado Real Decreto-ley que, siendo distintas de las utilizadas para el cumplimiento de sus fines por el Estado, Comunidades Autónomas, Entes Locales y organismos públicos vinculados o dependientes de los mismos o adscritas a organizaciones internacionales, se encuentren afectas a salvamento y asistencia marítima, así como las utilizadas para navegación interior por lagos, ríos y aguas fuera de los espacios marítimos españoles, las afectas al ejercicio de actividades empresariales, deportivas, de investigación o formación y, finalmente, las de recreo destinadas a uso privado que cumplan los requisitos reglamentariamente establecidos en materia de seguridad, técnicos y de comercialización.

El presente real decreto viene a dar cumplimiento a la previsión contenida en el apartado 10 del artículo único del Real Decreto-ley de regulación por vía reglamentaria del Registro Especial de Operadores de Embarcaciones Neumáticas y Semirrígidas de Alta Velocidad, el procedimiento de inscripción de operadores y de concesión de las autorizaciones de uso, así como el régimen de utilización, circulación y tenencia de las embarcaciones neumáticas y semirrígidas de alta velocidad.

II

Tanto el acceso de los operadores al Registro Especial de Operadores de Embarcaciones Neumáticas y Semirrígidas de Alta Velocidad como las autorizaciones de uso de las embarcaciones se sujetan a determinados requisitos que tienen por objeto valorar la pertinencia de la inscripción registral y de la autorización de uso con la finalidad última de, en esencia, garantizar el uso legítimo efectivo de las embarcaciones por sus operadores.

Con el objeto de procurar la mayor agilidad y seguridad jurídica posibles en la tramitación de las solicitudes de inscripción en el Registro Especial de Operadores de Embarcaciones Neumáticas y Semirrígidas de Alta Velocidad y de las solicitudes de autorización de uso de embarcaciones, el presente real decreto habilita a las unidades del Departamento de Aduanas e Impuestos Especiales de la Agencia Estatal de Administración Tributaria competentes para la tramitación de las mencionadas solicitudes para el acceso a la información contenida en el Registro Central de Penados y en el Registro Central de Medidas Cautelares, Requisitorias y Sentencias no Firmes, regulado en el Real Decreto 95/2009, de 6 de febrero, por el que se regula el Sistema de registros administrativos de apoyo a la Administración de Justicia.

III

En el desarrollo de las misiones que llevan a cabo las fuerzas y cuerpos de seguridad y el Servicio de Vigilancia Aduanera para la represión de los tráficos ilícitos por vía marítima resultan cada vez más frecuentes las situaciones en que los efectivos y tripulaciones de aquellos sufren el hostigamiento por parte de las tripulaciones de las embarcaciones empleadas por las organizaciones criminales, produciéndose a menudo intentos de colisión y de abordaje de los patrulleros que, en algunos casos, han tenido éxito y han causado daños importantes en las embarcaciones utilizadas por los agentes policiales y provocado lesiones a estos. Esta grave situación representa, en definitiva, un riesgo cierto para las tripulaciones y, potencialmente, para otras embarcaciones o personas que puedan encontrarse en las proximidades del área en que se desarrolla la operación. Situaciones similares de acoso y de agresión se producen en ocasiones en el marco de operaciones de intervención in situ de descarga y transporte de géneros de contrabando, específicamente de drogas, en las que no resulta infrecuente que los integrantes de los grupos de personas que participan en los alijos o transportes traten de obstaculizar la acción de los agentes policiales con actos violentos. En tal contexto y con la finalidad de procurar a los agentes medios de reacción adecuados y proporcionados cuando el nivel del riesgo o de la amenaza no llegue a justificar el uso de armas de fuego con fines disuasorios o de defensa, resulta pertinente la utilización por los miembros de las fuerzas y cuerpos de seguridad y del Servicio de Vigilancia Aduanera de armas incapacitantes no letales.

Los funcionarios del Servicio de Vigilancia Aduanera están habilitados para portar y utilizar armas cortas de fuego en el desarrollo de sus servicios y misiones, así como de

armas de fuego automáticas para su uso en los patrulleros de la Agencia Estatal de Administración Tributaria asignados a las misiones de dicho Servicio. Sin embargo, la normativa que les resulta de aplicación no contempla de forma expresa la habilitación de los mismos para utilizar armas incapacitantes no letales. Para subsanar esta situación mediante el presente real decreto se habilita a los funcionarios del Servicio de Vigilancia Aduanera para utilizar en el ejercicio de sus funciones armas incapacitantes no letales con el objeto de proporcionarles los medios adecuados para atajar situaciones de amenaza o de riesgo cierto en las que no resulte justificada la utilización de sus armas de fuego reglamentarias.

IV

Con el fin de dar cumplimiento a lo establecido en el artículo 129 de la Ley 39/2015, de 1 de octubre, del Procedimiento Administrativo Común de las Administraciones Públicas, en la elaboración del proyecto de real decreto se han observado los principios de buena regulación contenidos en el citado precepto.

En virtud de los principios de necesidad y eficacia, la iniciativa normativa debe estar justificada por una razón de interés general, basarse en una identificación clara de los fines perseguidos y ser el instrumento más adecuado para garantizar su consecución.

El principio de necesidad está directamente relacionado con el principio de eficacia en la actual gestión pública. En este sentido, la elaboración del proyecto de real decreto se encuentra justificada por razón del interés general, por identificarse claramente los fines perseguidos con esta iniciativa normativa y por ser el instrumento más adecuado para garantizar su consecución.

En virtud del principio de proporcionalidad, la iniciativa propuesta contiene la regulación imprescindible para atender la necesidad a cubrir con la norma, una vez constatado que no existen otras medidas menos restrictivas de derechos, o que impongan menos obligaciones a los destinatarios.

A fin de garantizar el principio de seguridad jurídica, la iniciativa normativa se ha ejercido de manera coherente con el resto del ordenamiento jurídico, nacional y de la Unión Europea, para generar un marco normativo estable, predecible, integrado, claro y de certidumbre, que facilita su conocimiento y comprensión y, en consecuencia, la actuación y toma de decisiones de las personas y empresas.

En aplicación del principio de transparencia, se ha facilitado el acceso sencillo, universal y actualizado al proyecto y los documentos propios de su proceso de elaboración, en los términos establecidos en el artículo 7 de la Ley 19/2013, de 9 de diciembre, de transparencia, acceso a la información pública y buen gobierno; y se han definido claramente los objetivos de las iniciativas normativas y su justificación en el presente preámbulo; así como se ha posibilitado que los potenciales destinatarios tengan una participación activa en la elaboración de la norma.

En aplicación del principio de eficiencia, se han evitado cargas administrativas innecesarias o accesorias y se racionalizará, en su aplicación, la gestión de los recursos públicos.

Esta disposición ha sido sometida al procedimiento previsto en la Directiva (UE) 2015/1535 del Parlamento Europeo y del Consejo, de 9 de septiembre de 2015, por la que se establece un procedimiento de información en materia de reglamentaciones técnicas y de reglas relativas a los servicios de la sociedad de la información, así como a lo dispuesto en el Real Decreto 1337/1999, de 31 de julio por el que se regula la remisión de información en materia de normas y reglamentaciones técnicas y reglamentos relativos a los servicios de la sociedad de la información.

En su virtud, a propuesta de la Ministra de Hacienda y Función Pública, de acuerdo con el Consejo de Estado, y previa deliberación del Consejo de Ministros en su reunión del día 21 de septiembre de 2021,

DISPONGO:

Artículo único. *Aprobación del Reglamento de control de las embarcaciones neumáticas y semirrígidas a las que se refieren las letras f), g), h) e i) del apartado 3 del artículo único del Real Decreto-ley 16/2018, de 26 de octubre, por el que se adoptan determinadas medidas de lucha contra el tráfico ilícito de personas y mercancías en relación a las embarcaciones utilizadas.*

Se aprueba el Reglamento de control de las embarcaciones las embarcaciones neumáticas y semirrígidas a las que se refieren las letras f), g), h) e i) del apartado 3 del artículo único del Real Decreto-ley 16/2018, de 26 de octubre, por el que se adoptan determinadas medidas de lucha contra el tráfico ilícito de personas y mercancías en relación a las embarcaciones utilizadas, cuyo texto figura a continuación.

Disposición adicional primera. *Habilitación a los funcionarios del Servicio de Vigilancia Aduanera para la utilización de armamento incapacitante no letal.*

Se habilita a los funcionarios del Servicio de Vigilancia Aduanera, en las condiciones que se establezcan por Instrucción del Departamento de Aduanas e Impuestos Especiales de la Agencia Estatal de Administración Tributaria, a la tenencia y uso de las armas relacionadas en el artículo 5.1, apartados i) y j), del Reglamento de Armas, aprobado por el Real Decreto 137/1993, de 29 de enero, que sean necesarias para el cumplimiento de los fines que tienen encomendados. La tenencia y uso de estas armas se sujetarán al régimen de intervención previsto en el artículo 7 del citado Reglamento.

Disposición adicional segunda. *No incremento de gasto público.*

La aplicación de las medidas previstas en este real decreto será atendida con los medios personales y materiales existentes y en ningún caso podrá generar incremento del gasto público.

Disposición final primera. *Habilitación normativa.*

Se autoriza a la persona titular del Ministerio de Hacienda y Función Pública para dictar las disposiciones necesarias para el desarrollo y cumplimiento de lo establecido en el presente real decreto y en el Reglamento que aprueba.

[. . .]

Disposición final tercera. *Título competencial.*

El presente Reglamento se dicta al amparo de lo dispuesto en el artículo 149.1. 10.ª y 29.ª de la Constitución española, que atribuye al Estado la competencia exclusiva en materia de régimen aduanero y comercio exterior, así como de seguridad pública.

Disposición final cuarta. *Entrada en vigor.*

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

REGLAMENTO DE CONTROL DE LAS EMBARCACIONES NEUMÁTICAS Y SEMIRRÍGIDAS A LAS QUE SE REFIEREN LAS LETRAS F), G), H) E I) DEL APARTADO 3 DEL ARTÍCULO ÚNICO DEL REAL DECRETO-LEY 16/2018, DE 26 DE OCTUBRE, POR EL QUE SE ADOPTAN DETERMINADAS MEDIDAS DE LUCHA CONTRA EL TRÁFICO ILÍCITO DE PERSONAS Y MERCANCÍAS EN RELACIÓN A LAS EMBARCACIONES UTILIZADAS.

CAPÍTULO I

Disposiciones generales

Artículo 1. *Objeto.*

El presente Reglamento tiene por objeto dar cumplimiento a lo establecido por el Real Decreto-ley 16/2018, de 26 de octubre, por el que se adoptan determinadas medidas de lucha contra el tráfico ilícito de personas y mercancías en relación a las embarcaciones utilizadas (en adelante, Real Decreto-ley 16/2018) en relación con el desarrollo de las siguientes materias:

a) El Registro Especial de Operadores de Embarcaciones Neumáticas y Semirrígidas de Alta Velocidad.

b) El procedimiento de inscripción de los operadores que por cualquier título ostenten la posesión legal de las embarcaciones a las que se refieren las letras f), g), h) e i) del apartado 3 del artículo único del Real Decreto-ley 16/2018.

c) El procedimiento de autorización de uso.

d) El régimen de utilización, circulación y tenencia de las embarcaciones citadas en la letra b) de este artículo.

Artículo 2. *Ámbito de aplicación.*

1. Este Reglamento se aplicará en relación con las embarcaciones a las que se refiere las letras f), g), h) e i) del apartado 3 del artículo único del Real Decreto-ley 16/2018, así como a los operadores que por cualquier título ostenten la posesión legal de las mismas.

2. La inscripción en el Registro Especial de Operadores de Embarcaciones Neumáticas y Semirrígidas de Alta Velocidad y la autorización de uso de las embarcaciones no eximirán del cumplimiento de las obligaciones que resulten exigibles en virtud de otras disposiciones legales o reglamentarias.

CAPÍTULO II

Registro Especial de Operadores de Embarcaciones Neumáticas y Semirrígidas de Alta Velocidad y normas comunes de procedimiento

Artículo 3. *Registro Especial de Operadores de Embarcaciones Neumáticas y Semirrígidas de Alta Velocidad.*

1. Corresponde al Departamento de Aduanas e Impuestos Especiales de la Agencia Estatal de Administración Tributaria la gestión y el mantenimiento del Registro Especial de Operadores de Embarcaciones Neumáticas y Semirrígidas de Alta Velocidad.

2. En el Registro Especial de Operadores de Embarcaciones Neumáticas y Semirrígidas de Alta Velocidad se inscribirán los operadores que por cualquier título ostenten la posesión legal de las embarcaciones a las que se refieren las letras f), g), h) e i) del apartado 3 del artículo único del Real Decreto-ley 16/2018, así como las autorizaciones de uso de las embarcaciones que aquéllos operen.

3. El contenido del Registro se regulará mediante Orden del titular del Ministerio de Hacienda y Función Pública e incluirá los datos identificativos del operador y, en su caso de su representante, así como de la actividad o actividades a las que destinará la embarcación o embarcaciones autorizadas. En caso de que el representante sea una persona jurídica, deberá identificarse el titular real de la misma.

Además, en relación a la embarcación o embarcaciones para cuyo uso haya sido autorizado el operador, el Registro contendrá, como mínimo, la siguiente información:

a) Datos identificativos e información técnica de las embarcaciones autorizadas y de sus motores.
b) Datos identificativos del patrón o patrones de la embarcación.
c) Actividad o actividades a las que se destinan las embarcaciones autorizadas.
d) Área geográfica de desarrollo de la actividad o actividades a las que se destinará la embarcación o embarcaciones autorizadas.
e) Titulación en posesión del patrón en relación a la embarcación.
f) Código/s de la autorización/es.
g) Lugar de depósito de la embarcación mientras no esté siendo utilizada.
h) Otras condiciones o limitaciones de uso de la embarcación establecidas en la autorización de uso.

Artículo 4. *Competencia.*

1. Será competente para resolver los procedimientos de inscripción en el Registro Especial de Operadores de Embarcaciones Neumáticas y Semirrígidas de Alta Velocidad y de autorización de uso de las embarcaciones el titular del Departamento de Aduanas e Impuestos Especiales de la Agencia Estatal de Administración Tributaria.
2. La competencia para instruir los correspondientes procedimientos corresponderá a la Subdirección General de Operaciones del Departamento de Aduanas e Impuestos Especiales de la Agencia Estatal de Administración Tributaria.

Artículo 5. *Facultades en la instrucción de los procedimientos.*

1. A los efectos de verificar la concurrencia de los requisitos aplicables para la inscripción de los operadores en el Registro Especial de Operadores de Embarcaciones Neumáticas y Semirrígidas de Alta Velocidad y para la autorización de uso de las embarcaciones, el órgano instructor podrá utilizar cuantos datos, informes y antecedentes se encuentren a su disposición. A los mismos efectos gozará de las siguientes facultades:

a) Solicitud de los informes o antecedentes que resulten necesarios a cualesquiera autoridades u organismos públicos estatales, autonómicos o locales.
b) Requerimientos a terceras personas, físicas o jurídicas, y entidades sin personalidad jurídica para la aportación de datos, informes o antecedentes relativos a las actividades a las que el interesado pretenda afectar las embarcaciones o a las propias embarcaciones.
c) Requerimientos al interesado de aportación de documentos, informes, antecedentes, libros, registros, ficheros, facturas, justificantes y asientos de contabilidad principal o auxiliar, programas y archivos informáticos, sistemas operativos y de control, y cualquier otro dato o información con trascendencia en relación a las actividades a las que se pretenda afectar la embarcación objeto de la solicitud.
d) La inspección y reconocimiento de las embarcaciones, los locales, instalaciones y explotaciones en que aquellas se encuentren o que se utilicen para el desempeño de actividades a las que se pretenda afectar la embarcación objeto de la solicitud.

2. Tratándose de requerimientos a que se refieren las letras a), b) y c) del apartado anterior, los mismos se notificarán a la persona o entidad requerida, otorgándole un plazo no inferior a diez días hábiles, contados a partir del día siguiente al de la notificación del requerimiento, para aportar la información o documentación solicitada. En el caso de los requerimientos a que se refiere la letra c) del apartado anterior, el transcurso del plazo sin contestar el requerimiento dará lugar sin más trámite al archivo del expediente, el cual será notificado al interesado.
3. El órgano instructor podrá encomendar a los órganos territoriales dependientes del Departamento de Aduanas e Impuestos Especiales la realización de todas o alguna de las actuaciones en que se concretan las facultades previstas en el apartado anterior.

Artículo 6. *Normas comunes de los procedimientos.*

1. Las solicitudes de inscripción en el Registro Especial de Operadores de Embarcaciones Neumáticas y Semirrígidas de Alta Velocidad y las solicitudes de autorización de uso de embarcaciones se remitirán, junto con la documentación anexa, al Departamento de Aduanas e Impuestos Especiales por vía electrónica de acuerdo con las condiciones y términos que se establezcan mediante Orden del titular del Ministerio de Hacienda y Función Pública.

2. Las solicitudes podrán ser presentadas por el operador de la embarcación o por medio de representante con residencia en España, debiendo realizarse el trámite de apoderamiento por medios electrónicos a través de la sede electrónica de la Agencia Estatal de Administración Tributaria (https://www.agenciatributaria.gob.es), así como por las personas o entidades que, según lo previsto en el artículo 92 de la Ley 58/2003, de 17 de diciembre, General Tributaria, ostenten la condición de colaboradores sociales en la aplicación de los tributos y cumplan los requisitos y condiciones que, a tal efecto, establezca la normativa vigente en cada momento.

No obstante, en el caso de personas físicas o jurídicas o entidades sin personalidad jurídica no residentes y que no tengan establecimiento permanente en España, deberán nombrar un representante con residencia en España, con el que se entenderán las actuaciones.

3. Recibida la solicitud el órgano instructor comprobará si la misma contiene todos los extremos y acompaña la documentación requerida. En caso negativo, se comunicará al interesado concediéndole un plazo de diez días hábiles para que subsane el defecto o aporte la documentación omitida, advirtiéndole que, de no hacerlo así, se archivará sin más trámite su solicitud.

4. Instruido el procedimiento, e inmediatamente antes de redactar la propuesta de resolución, se pondrá de manifiesto al interesado o, en su caso, a su representante, concediéndole un plazo de diez días hábiles al objeto de que pueda alegar y presentar los documentos y justificaciones que estime pertinentes. Si el solicitante manifiesta expresamente su decisión de no efectuar alegaciones ni aportar nuevos documentos o justificaciones en el caso de que la propuesta de resolución fuera a ser favorable, se tendrá por realizado el trámite.

5. El plazo máximo para la notificación de la resolución del procedimiento será de sesenta días hábiles a contar desde la fecha en que hubiera tenido entrada la solicitud en el registro electrónico de la Agencia Estatal de Administración Tributaria. No obstante, este plazo se suspenderá, de conformidad con lo establecido en el artículo 22.1.a) de la Ley 39/2015, de 1 de octubre, del Procedimiento Administrativo Común de las Administraciones Públicas, cuando deba requerirse a cualquier interesado para la subsanación de deficiencias o la aportación de documentos y otros elementos de juicio necesarios, por el tiempo que medie entre la notificación del requerimiento y su efectivo cumplimiento por el destinatario, o, en su defecto, por el del plazo concedido, todo ello sin perjuicio de lo previsto en el artículo 68 de la Ley 39/2015, de 1 de octubre, del Procedimiento Administrativo Común de las Administraciones Públicas.

6. La resolución será notificada al interesado en los términos establecidos en los artículos 41 y siguientes de la Ley 39/2015, de 1 de octubre, del Procedimiento Administrativo Común de las Administraciones Públicas.

En el caso de que se hubieran aportado documentos originales en papel, los mismos serán devueltos al interesado.

La resolución se notificará a los interesados telemáticamente, mediante comparecencia en la sede electrónica de la Agencia Estatal de Administración Tributaria, de conformidad con lo dispuesto en el artículo 43 de la Ley 39/2015, de 1 de octubre, del Procedimiento Administrativo Común de las Administraciones Públicas.

A los efectos de recibir avisos, los interesados podrán facilitar al Departamento de Aduanas e Impuestos Especiales de la Agencia Estatal de Administración Tributario una dirección de correo electrónico y/o un número de teléfono.

7. Las resoluciones de los procedimientos de inscripción en el Registro Especial de Operadores de Embarcaciones Neumáticas y Semirrígidas de Alta Velocidad y de autorización de uso de embarcaciones neumáticas y semirrígidas de alta velocidad

regulados en el presente Reglamento pondrán fin a la vía administrativa, y serán susceptibles de recurso potestativo de reposición ante el titular del Departamento de Aduanas e Impuestos Especiales de la Agencia Estatal de Administración Tributaria en el plazo de un mes, o bien, de recurso contencioso-administrativo ante el orden jurisdiccional contencioso-administrativo en el plazo de dos meses, de conformidad con lo establecido en los artículos 114 y 123 de la Ley 39/2015, de 1 de octubre, del Procedimiento Administrativo Común de las Administraciones Públicas. No se podrá interponer recurso contencioso-administrativo hasta que sea resuelto expresamente o se haya producido la desestimación presunta del recurso de reposición interpuesto.

8. El vencimiento del plazo máximo sin haberse notificado la resolución, legitima a los interesados para entender estimada por silencio administrativo su solicitud, de conformidad con lo establecido en el artículo 24 de la Ley 39/2015, de 1 de octubre, del Procedimiento Administrativo Común de las Administraciones Públicas.

CAPÍTULO III

Inscripción en el Registro Especial de Operadores de Embarcaciones Neumáticas y Semirrígidas de Alta Velocidad

Artículo 7. *Solicitud de inscripción en el Registro Especial de Operadores de Embarcaciones Neumáticas y Semirrígidas de Alta Velocidad.*

1. El procedimiento de registro se iniciará mediante solicitud de inscripción en el Registro Especial de Operadores de Embarcaciones Neumáticas y Semirrígidas de Alta Velocidad, dirigida al Departamento de Aduanas e Impuestos Especiales de la Agencia Estatal de Administración Tributaria.

2. La solicitud de registro deberá contener, en todo caso, los siguientes datos identificativos:

a) Del operador y, en su caso, del representante. En caso de que el representante sea una persona jurídica, deberá identificarse el titular real de la misma.

b) De la actividad principal a la que se destinará la embarcación o embarcaciones.

Artículo 8. *Denegación de solicitudes de inscripción en el Registro Especial de Operadores de Embarcaciones Neumáticas y Semirrígidas de Alta Velocidad.*

No se autorizará la inscripción del operador en el Registro Especial de Operadores de Embarcaciones Neumáticas y Semirrígidas de Alta Velocidad cuando en el solicitante concurra alguna de las siguientes circunstancias:

a) Haberse dictado, en los cuatro años anteriores a la solicitud, resolución de baja en el Registro Especial de Operadores de Embarcaciones Neumáticas y Semirrígidas de Alta Velocidad como consecuencia de alguna de las circunstancias previstas en el artículo 15 de este Reglamento.

b) Haber suministrado información o documentación falsa, inexacta o, como consecuencia de la falta de colaboración del interesado en el marco de las actuaciones previstas en las letras c) y d) del apartado 1 del artículo 5 de este Reglamento, insuficiente a los efectos de acreditar la efectiva concurrencia de las circunstancias relativas a la actividad a cuyo ejercicio se pretende afectar la embarcación o embarcaciones. A estos efectos, la información o documentación inexacta que determinará la denegación de la solicitud es aquella que afecte a los elementos esenciales de la solicitud o que no haya sido objeto de aclaración por parte del operador, a pesar de habérsele requerido para ello.

c) En los supuestos previstos en las letras g) y h) del apartado 3 del artículo único del Real Decreto-ley 16/2018, no encontrarse al corriente del cumplimiento de las obligaciones tributarias o con la Seguridad Social.

Artículo 9. *Resolución del procedimiento administrativo de inscripción en el Registro Especial de Operadores de Embarcaciones Neumáticas y Semirrígidas de Alta Velocidad.*

1. El procedimiento de registro finalizará mediante resolución del titular del Departamento de Aduanas e Impuestos Especiales de la Agencia Estatal de Administración Tributaria. La resolución autorizará o denegará la inscripción del solicitante en el Registro Especial de Operadores de Embarcaciones Neumáticas y Semirrígidas de Alta Velocidad.

2. La resolución de autorización de la inscripción llevará aparejada la asignación del Número de Operador de Embarcaciones Neumáticas y Semirrígidas de Alta Velocidad, que se hará constar en el correspondiente certificado, y determinará la automática inscripción del operador en el Registro Especial de Operadores de Embarcaciones Neumáticas y Semirrígidas de Alta Velocidad. El certificado se ajustará al modelo aprobado por Orden del titular del Ministerio de Hacienda y Función Pública.

3. Junto con la resolución de autorización de inscripción se notificará al interesado el Certificado de Operador de Embarcaciones Neumáticas y Semirrígidas de Alta Velocidad. Un ejemplar impreso del mismo deberá encontrarse en todo momento en la embarcación a disposición de la Administración.

CAPÍTULO IV

Autorización de uso de embarcaciones neumáticas y semirrígidas de alta velocidad

Artículo 10. *Solicitud de autorización de uso de una embarcación neumática o semirrígida de alta velocidad.*

1. En los supuestos previstos en las letras f), g), h) e i) del apartado 3 del artículo único del Real Decreto-ley 16/2018, el operador deberá formular una solicitud por cada una de las embarcaciones para las que solicite la autorización de uso.

2. La solicitud de autorización de uso incluirá, en todo caso, la siguiente información:

a) Datos identificativos del operador, de la embarcación, del patrón o patrones de la misma, de los motores instalados y de la actividad o actividades a las que se destinará la embarcación o embarcaciones.

Estos datos incluirán la eslora total de la embarcación y la potencia máxima unitaria del motor o motores.

b) Identificación de la actividad o actividades a las que se destinará la embarcación o embarcaciones.

c) Lugar de amarre o de depósito de la embarcación.

d) Área geográfica de desarrollo de la actividad o actividades.

3. Con la solicitud de autorización de uso de la embarcación se deberá aportar la documentación relativa a la embarcación, operador y, en su caso, patrón o patrones de la misma y que será, como mínimo, la siguiente:

a) Documentación acreditativa del desarrollo de la actividad o de estar en condiciones de su desarrollo futuro.

b) En el caso de las embarcaciones de recreo destinadas a uso privado, la documentación acreditativa del cumplimiento de lo previsto en el artículo único.3.i) del Real Decreto-ley 16/2018.

c) Documentación justificativa de la disponibilidad del lugar de depósito o amarre de la embarcación.

4. Recibida la solicitud de autorización de uso de una embarcación, el órgano instructor verificará la veracidad y exactitud de la información proporcionada. La competencia para instruir los correspondientes procedimientos corresponderá a la Subdirección General de Operaciones del Departamento de Aduanas e Impuestos Especiales de la Agencia Estatal de Administración Tributaria.

5. En el caso de fabricación, podrá realizarse una sola solicitud de autorización de uso que englobe un conjunto de embarcaciones que vayan a ser incluidas en un mismo lote de fabricación. La información que debe aportarse en estos casos se especificará por Orden del

titular del Ministerio de Hacienda y Función Pública y, en todo caso, incluirá, antes del comienzo del proceso de fabricación del lote, la fecha de inicio y finalización de la operación, el número de unidades objeto de fabricación y las características técnicas de las mismas.

6. Por Orden del titular del Ministerio de Hacienda y Función Pública se podrán regular procedimientos simplificados de autorización de uso en los que, en atención a circunstancias que aconsejen una simplificación de la tramitación de la autorización de uso debido al corto plazo de la operación de la embarcación por el operador ya inscrito en el Registro Especial de Embarcaciones Neumáticas y Semirrígidas de Alta Velocidad, como algunos supuestos de arrendamiento o reparación, aquella se entenderá concedida con la mera presentación de la solicitud.

7. A los efectos del cumplimiento de los requisitos a los que hace referencia la letra i) del apartado 3 del artículo único del Real Decreto-ley 16/2018, de 26 de octubre, se entenderán cumplidos los requisitos en materia de seguridad, técnicos y de comercialización con la inscripción de la embarcación en cualquiera de los registros de matrícula de la Administración Marítima.

8. En el caso de que la resolución sea estimatoria de la solicitud formulada, la autorización de uso de la embarcación se inscribirá en el asiento abierto al operador en el Registro Especial de Operadores de Embarcaciones Neumáticas y Semirrígidas de Alta Velocidad.

El procedimiento de autorización finalizará mediante resolución del titular del Departamento de Aduanas e Impuestos Especiales de la Agencia Estatal de Administración Tributaria.

9. Junto con la resolución de autorización de uso se notificará al interesado el Certificado de Autorización de Uso de Embarcación Neumática o Semirrígida de Alta Velocidad, que se ajustará al modelo aprobado por Orden del titular del Ministerio de Hacienda y Función Pública. Un ejemplar impreso del mismo deberá encontrarse en todo momento en la embarcación a disposición de la Administración.

Artículo 11. *Denegación de solicitudes de autorización de uso de embarcación.*

No se concederá autorización de uso de una embarcación neumática o semirrígida de alta velocidad cuando concurra alguna de las siguientes circunstancias:

a) Que el solicitante no esté inscrito en el Registro Especial de Operadores de Embarcaciones Neumáticas y Semirrígidas de Alta Velocidad. No obstante, podrá solicitarse la autorización de uso de embarcaciones neumáticas y semirrígidas de alta velocidad con carácter previo a la obtención del Certificado de Operador de Embarcaciones Neumáticas y Semirrígidas de Alta Velocidad, una vez solicitada la inscripción.

b) Que se haya iniciado un procedimiento para la baja de la inscripción del solicitante en el Registro Especial de Operadores de Embarcaciones Neumáticas y Semirrígidas de Alta Velocidad por alguna de las circunstancias del artículo 15.

c) Que la información o la documentación suministrada con la solicitud sea falsa, inexacta o, como consecuencia de la falta de colaboración del interesado en el marco de las actuaciones previstas en las letras c) y d) del apartado 1 del artículo 5 de este Reglamento, insuficiente a los efectos de acreditar el cumplimiento de los requisitos los que hace referencia la letra i) del apartado 3 del artículo único del Real Decreto-ley 16/2018. A estos efectos se considerará información o documentación inexacta aquella que afecte a los elementos esenciales de la solicitud o que no haya sido objeto de aclaración por parte del operador, a pesar de habérsele requerido para ello.

d) En los supuestos previstos en las letras f) y h) del apartado 3 del artículo único del Real Decreto-ley 16/2018, que del examen realizado conforme al apartado 4 del artículo 10, no quede suficientemente acreditada la capacidad para desarrollar la actividad a cuyo ejercicio se pretende afectar la embarcación o embarcaciones.

CAPÍTULO V

Régimen de uso de embarcaciones neumáticas y semirrígidas de alta velocidad

Artículo 12. *Condiciones de utilización, circulación y tenencia de las embarcaciones.*

1. A los efectos de garantizar el uso exclusivo de la embarcación para la actividad o actividades a que se extiende la autorización, de conformidad con lo previsto en el apartado 7 del artículo único del Real Decreto-ley 16/2018, el titular del Departamento de Aduanas e Impuestos Especiales de la Agencia Estatal de Administración Tributaria, de forma motivada, podrá condicionar la autorización de uso a la instalación en la embarcación y uso efectivo de dispositivos radioeléctricos de localización y seguimiento. Mediante Orden del titular del Ministerio de Hacienda y Función Pública se especificarán los requisitos técnicos de dichos sistemas o equipos de acuerdo con la normativa reguladora de radiocomunicaciones marítimas e instalaciones radioeléctricas.

2. La autorización de uso podrá extender sus efectos a un ámbito geográfico limitado dentro de las aguas de jurisdicción española. Cuando el ámbito autorizado sea más reducido que el solicitado por el interesado, dicha limitación deberá motivarse debidamente en la resolución de autorización de uso de la embarcación.

3. La autorización de uso podrá incluir condiciones adicionales que tengan por fin el aseguramiento de la efectiva utilización de la embarcación para el desarrollo de la actividad para la que fue autorizada.

4. Las condiciones y circunstancias anteriores se harán constar en la propia resolución de autorización, en el asiento registral y en el Certificado.

Artículo 13. *Modificación de los datos y del régimen de utilización de las embarcaciones.*

1. Cualquier modificación relativa a la información consignada en la solicitud de autorización de uso de la embarcación en virtud de lo previsto en las letras b), c), d), e) y g) del apartado 2 del artículo 10 de este Reglamento requerirá la presentación de una solicitud de modificación de la autorización de uso. Dicha solicitud se tramitará de acuerdo con las reglas de procedimiento aplicables a las solicitudes de autorización de uso de embarcaciones.

2. Cualquier otra modificación de los datos consignados en la solicitud de inscripción o de autorización de uso deberá ser comunicada al Departamento de Aduanas e Impuestos Especiales de la Agencia Estatal de Administración Tributaria en la forma que se establezca mediante Orden del titular del Ministerio de Hacienda y Función Pública.

Artículo 14. *Cese de la actividad.*

1. Cuando el operador cese en el ejercicio de una actividad a la que se encuentre afecta una embarcación cuyo uso haya sido previamente autorizado o cuando pretenda desafectar una embarcación de la actividad para cuyo uso se encuentre autorizada sin solicitar autorización de uso para otra de las actividades recogidas en las letras f), g), h) e i) del apartado 3 del artículo único del Real Decreto-ley 16/2018, deberá presentar con carácter previo la correspondiente solicitud de baja en las condiciones que se especifiquen mediante Orden del titular del Ministerio de Hacienda y Función Pública.

2. En el caso de que la actividad respecto de la que se solicite sea la única que lleve a cabo el operador, la baja, una vez acordada, comportará que queden sin efecto todas las autorizaciones de uso de embarcaciones de que aquel sea titular, y supondrá la baja del operador y de todas las autorizaciones de uso de embarcaciones de que sea titular en el Registro Especial de Operadores de Embarcaciones Neumáticas y Semirrígidas de Alta Velocidad.

Artículo 15. *Otras causas de baja del operador y de las autorizaciones de uso de embarcaciones en el Registro Especial de Operadores de Embarcaciones Neumáticas y Semirrígidas de Alta Velocidad.*

1. Sin perjuicio, en su caso, de las consecuencias previstas en el apartado 8 del artículo único del Real Decreto-ley 16/2018, dará lugar a la extinción de efectos de las autorizaciones

de que el operador sea titular y a su baja en el Registro Especial de Operadores de Embarcaciones Neumáticas y Semirrígidas de Alta Velocidad la constatación por parte de las Fuerzas y Cuerpos de Seguridad o del Servicio de Vigilancia Aduanera de la concurrencia de cualquiera de las siguientes circunstancias:

a) El uso de una embarcación para la realización de actividades distintas de aquellas para las que fue autorizada.

b) La utilización de una embarcación con incumplimiento de las condiciones expresamente establecidas en la resolución de autorización de uso de la misma, recogidas en el Certificado de Autorización de Uso de Embarcación.

c) La inexactitud o falsedad que afecte a los elementos esenciales de la solicitud de inscripción del operador en el Registro Especial de Operadores de Embarcaciones Neumáticas y Semirrígidas de Alta Velocidad o de autorización de uso de una embarcación. A estos efectos se consideran elementos esenciales los relativos a la identificación del operador, del patrón o de la propia embarcación.

2. La resolución mediante la que se acuerde la extinción de efectos de las autorizaciones de que el operador sea titular y a su baja en el Registro Especial de Operadores de Embarcaciones Neumáticas y Semirrígidas de Alta Velocidad requerirá la previa tramitación de un expediente administrativo en el que se dé audiencia al interesado.

Disposición adicional primera. *Datos de carácter personal.*

Las disposiciones contenidas en este reglamento que afecten al tratamiento de datos de carácter personal se aplicarán de acuerdo con lo previsto en el Reglamento 2016/679 del Parlamento Europeo y del Consejo, de 27 de abril de 2016, relativo a la protección de las personas físicas en lo que respecta al tratamiento de datos personales y a la libre circulación de estos datos y por el que se deroga la Directiva 95/46/CE, y en la Ley Orgánica 3/2018, de 5 de diciembre, de Protección de Datos personales y garantía de los derechos digitales. En la sede electrónica de la Agencia Tributaria se facilitará la información que exige el artículo 13 del Reglamento 2016/679, de 27 de abril, relativa a los posibles tratamientos y el ejercicio de los derechos sobre los mismos.

Disposición adicional segunda. *Administración electrónica.*

Las solicitudes, comunicaciones o cualquier otro escrito que se realicen en virtud de lo previsto en este reglamento se presentarán en la sede electrónica de la Agencia Estatal de Administración Tributaria en los términos previstos en la Resolución de 28 de diciembre de 2009, de la Presidencia de la Agencia Estatal de Administración Tributaria, por la que se crea la sede electrónica y se regulan los registros electrónicos de la Agencia Estatal de Administración Tributaria.

Disposición adicional tercera. *Coordinación de registros.*

Los organismos a los que se refiere el apartado 6 del artículo único del Real Decreto-ley 16/2018, de 26 de octubre, establecerán las medidas técnicas necesarias para el acceso directo por medios telemáticos al contenido del Registro Especial de Operadores de Embarcaciones Neumáticas y Semirrígidas de Alta Velocidad.

Disposición transitoria única. *Procedimientos iniciados antes de la entrada en vigor.*

A los procedimientos iniciados antes de la entrada en vigor del presente Reglamento les será de aplicación lo previsto en el Real Decreto-ley 16/2018, de 26 de octubre, y, supletoriamente, lo dispuesto en la Ley 39/2015, de 1 de octubre, del Procedimiento Administrativo Común de las Administraciones Públicas.

Disposición final única. *Normativa supletoria.*

En lo no previsto en el presente Reglamento se aplicará supletoriamente la Ley 39/2015, de 1 de octubre, del Procedimiento Administrativo Común de las Administraciones Públicas.

§ 102

Real Decreto 186/2023, de 21 de marzo, por el que se aprueba el Reglamento de Ordenación de la Navegación Marítima

Ministerio de Transportes, Movilidad y Agenda Urbana
«BOE» núm. 69, de 22 de marzo de 2023
Última modificación: 9 de noviembre de 2026
Referencia: BOE-A-2023-7410

I

Los instrumentos normativos internacionales atribuyen a los Estados un papel primordial en todo lo atinente a la seguridad marítima y prevención de la contaminación de sus buques, que se ha trasladado a las distintas legislaciones internas. Es así como el 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, incluye dentro de la competencia del Estado en materia de marina mercante una serie de atribuciones cuyo ejercicio por el actual Ministerio de Transportes, Movilidad y Agenda Urbana responde a esa finalidad.

De este modo, de acuerdo con lo dispuesto en el artículo 263 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, la Administración marítima española debe llevar a cabo el control de la situación, del registro y del abanderamiento de todos los buques civiles españoles, así como la regulación del despacho, sin perjuicio de las autorizaciones previas que correspondan a otras autoridades (artículo 263.c). A ello se suman las atribuciones relativas a la ordenación y el control del tráfico marítimo en las aguas situadas en zonas en las que España ejerce soberanía, derechos soberanos o jurisdicción (artículo 263.g).

Por otro lado, con la finalidad de asegurar el respeto a las normas relativas a la dotación de los buques civiles a efectos de seguridad se encuentran las funciones de registro y control del personal marítimo civil, la composición mínima de las dotaciones, la determinación de las condiciones generales de idoneidad, profesionalidad, y titulación para formar parte de las dotaciones de todos los buques civiles españoles (artículo 263.i). Finalmente, el 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, atribuye a los capitanes marítimos la función de autorización o prohibición de entrada y salida de buques en aguas situadas en zonas en las que España ejerce soberanía, derechos soberanos o jurisdicción, así como el despacho de buques, sin perjuicio de las preceptivas autorizaciones previas que correspondan a otras autoridades (artículo 266.4.a).

El seguimiento del tráfico marítimo y el conocimiento de las circunstancias en las que se desarrolla son factores de importancia capital para la seguridad de la vida humana en el mar, para la seguridad marítima, para la protección del medio ambiente marino y, en definitiva, para la consecución de los objetivos de las políticas de marina mercante definidos en la ley.

Tradicionalmente se ha llevado a la práctica el control y seguimiento del tráfico marítimo mediante el establecimiento de regímenes de autorización previa a la salida a la mar de los

buques, o de «despacho de buques». Para ello se llevaba a cabo una verificación documental, que pretendía ser exhaustiva, del cumplimiento de los requisitos de orden marítimo y laboral exigibles de acuerdo con los convenios internacionales de los cuales el Reino de España es parte, y demás normas europeas y nacionales relativas a la seguridad marítima y a la prevención de la contaminación y protección del medio ambiente marino.

II

El marco normativo y la práctica en la que se concibió el control por los Estados de la navegación de buques se ha visto profundamente afectado por los cambios en los convenios internacionales y en las normas de la Unión Europea de los últimos 20 años. La necesidad de evitar la repetición de accidentes que pongan en riesgo la seguridad de las personas, la seguridad marítima y la integridad del medio ambiente marino ha exigido implantar sistemas de seguimiento y control del tráfico marítimo, que los avances tecnológicos han permitido desarrollar. Así, el capítulo V del anexo al Convenio para la Seguridad de la Vida Humana en el Mar, hecho en Londres el 1 de noviembre de 1974 y modificado por el Protocolo de 1988 (SOLAS/74/88), introdujo la obligatoriedad de los sistemas de identificación automática (AIS) (Regla 19.2.4), de identificación y seguimiento de largo alcance (LRIT) (Regla 19-1), y de sistemas de organización del tráfico marítimo (Regla 10), de servicios de notificación para buques (Regla 11) y de servicios de tráfico marítimo (Regla 12).

Por su parte, la Unión Europea, después de la experiencia de los accidentes que afectaron a los espacios marítimos de varios Estados miembros (como el «Erika» y el «Prestige»), en el año 2002 aprobó la Directiva 2002/59/CE, del Parlamento Europeo y del Consejo, de 27 de junio de 2002, relativa al establecimiento de un sistema comunitario de seguimiento y de información sobre el tráfico marítimo y por la que se deroga la Directiva 93/75/CEE del Consejo. La citada directiva fue traspuesta a nuestro ordenamiento por el Real Decreto 210/2004, de 6 de febrero, por el que se establece un sistema de seguimiento y de información sobre el tráfico marítimo. Tanto la directiva como el real decreto han sido objeto de diversas modificaciones, que respondían al propósito de actualizar su contenido y mejorar su funcionamiento.

La normativa citada impone obligaciones de notificación previas a la entrada de los buques en puertos españoles, medidas de seguimiento de aquellos que naveguen en zonas con sistemas de notificación obligatorios, requisitos sobre el uso del sistema AIS incluso para pesqueros, y del sistema LRIT. Se prevén normas sobre la utilización de los sistemas de organización del tráfico, requisitos estrictos de información y de notificación relativa al transporte de mercancías peligrosas por vía marítima, transmisión de la información relativa a determinados buques considerados como un riesgo potencial o una amenaza para la seguridad marítima, para la vida humana en el mar o para la integridad del medio ambiente marino. La implantación de *SafeSeaNet* ha dotado de eficacia y eficiencia a ese control y seguimiento del tráfico marítimo, basado desde entonces en el intercambio electrónico de datos entre los Estados miembros.

III

En la actualidad la implantación general de las tecnologías de la información, con la puesta en servicio de sistemas informáticos tanto en la Administración marítima, como en las empresas navieras y a bordo de los buques, se ha traducido en una simplificación y racionalización de la gestión. Ello permite acceder de manera casi instantánea a toda la información requerida en cualquier trámite. De esta manera, hoy el funcionario responsable del despacho de buques tiene acceso inmediato a toda la información que requiere: validez y caducidad de los certificados reglamentarios, notas sobre deficiencias que deben ser reparadas antes de que un buque se haga a la mar, alertas relacionadas con el buque, lista de tripulantes, así como sus titulaciones y certificados de especialidad, entre otros.

Junto a lo anterior, se ha de tener en cuenta que los buques están sujetos a exhaustivos procedimientos de inspección por parte del Estado de bandera o del Estado rector del puerto, que vacían de contenido otras actuaciones tradicionalmente llevadas a cabo por las administraciones marítimas.

Ante esta nueva realidad es necesario actualizar la normativa sobre esta materia, con el fin de introducir un cambio en la gestión, que permita un aprovechamiento efectivo de los medios de seguimiento y control hoy disponibles. El principio en que se inspira este reglamento es la simplificación y armonización de los procedimientos, a partir del impulso a su tramitación electrónica y al empleo de las nuevas tecnologías.

De esta manera, este importante ámbito de la marina mercante se adapta a los requerimientos de la Ley 39/2015, de 1 de octubre, del Procedimiento Administrativo Común de las Administraciones Públicas. En concreto, el establecimiento de un régimen simplificado de despacho se hace en base al mecanismo de la declaración responsable regulada en el artículo 69 de esa ley.

También es un reglamento que nace con la vocación de incorporar a su contenido cuestiones que en el futuro deban regularse y estén relacionadas con esta materia. Ello supone que este reglamento se aprueba con el propósito de incorporar, con posterioridad a su aprobación, nuevos capítulos en atención a las necesidades relacionadas con la navegación marítima y que requieran una regulación. Este planteamiento responde a la pretensión de evitar la proliferación de reales decretos, cuyo contenido tiende a dispersarse y descoordinarse. A medio plazo, la regulación a nivel reglamentario de las materias propias de la marina mercante y la navegación marítima se deberían concentrar en un pequeño número de reglamentos.

IV

De conformidad con el orden del real decreto, sus disposiciones finales aparecen al comienzo de la norma e incluyen la modificación de dos normas reglamentarias relacionadas con el contenido del nuevo reglamento.

La primera norma objeto de reforma es el Real Decreto 1027/1989, de 28 de julio, sobre abanderamiento, matriculación de buques y registro marítimo. Con ella se sustituyen las referencias al rol provisional, figura no prevista en el nuevo reglamento, por la inscripción provisional en el registro de buques.

La segunda es la modificación del Real Decreto 685/2010, de 20 de mayo, por el que se regula el otorgamiento de permiso temporal de navegación para determinadas embarcaciones de recreo. Tras una década aplicando esta disposición, la cual ha tenido un indudable éxito entre los profesionales del sector, se han detectado algunas cuestiones de índole práctica que requieren una revisión, especialmente en este momento en que se regula un nuevo régimen de despacho de buques y embarcaciones. La reforma conlleva una mejora de la seguridad marítima y también de la vigilancia del mercado, sin olvidar cuestiones que deben actualizarse a los cambios en la legislación de procedimiento administrativo de las administraciones públicas.

V

El nuevo reglamento regula el régimen del despacho de buques a partir del marco normativo que se contiene en la Ley 14/2014, de 24 de julio, de Navegación Marítima. Así, en su artículo 18 se establece un sistema de autorización previa, denominado despacho, para que un buque pueda hacerse a la mar y que exige la regularidad de su documentación y certificados.

Este reglamento desarrolla las tres figuras que se enumeran en ese precepto legal. En primer lugar, lo que podría denominarse el sistema de despacho ordinario, que distingue dos supuestos: el general, en el que la documentación se presenta acompañada de una declaración responsable, y el de supuestos tasados que requieren de autorización expresa de la Capitanía Marítima. Estos casos son aquellos en los que se dan circunstancias que pueden comprometer la seguridad de la navegación o la protección del medio ambiente marino, como sucede con los buques que se encuentran al final de su vida útil y se debe asegurar el cumplimiento de las condiciones previstas en la normativa aplicable al reciclaje de buques o al traslado de residuos.

En segundo lugar, el autodespacho que efectuaría el propio capitán del buque cuando, por circunstancias excepcionales, no puede presentar la documentación del despacho y su declaración responsable. En cualquier caso, el autodespacho no es posible para aquellos

supuestos que se requiere autorización expresa de la Capitanía Marítima para la salida de un buque.

En tercer y último lugar, un régimen simplificado que se basa en la declaración responsable del interesado y que se prevé en los supuestos que encajan en lo que dispone el artículo 18.4 de la Ley 14/2014, de 24 de julio, de Navegación Marítima. Esto es, buques y embarcaciones de recreo, buques dedicados exclusivamente a la navegación en aguas interiores marítimas y aquellos otros que realizan trayectos cortos y de elevada rotación.

En lo relativo a las embarcaciones de recreo, la nueva regulación deroga la Orden de 4 de diciembre de 1985 de alquiler de embarcaciones de recreo, que había quedado vacía de contenido tras la introducción de la declaración responsable para el inicio de la actividad de arrendamiento náutico por la Ley 17/2009, de 23 de noviembre, sobre el libre acceso a las actividades de servicios y su ejercicio. La obligación de solicitud de despacho queda limitada a buques y embarcaciones de recreo que realicen una actividad comercial o dispongan de tripulación profesional que en la mayoría de los casos podrán acogerse al despacho simplificado. Con ello podrán iniciar la actividad a partir del momento de la presentación de la documentación prevista en esta norma. La autorización expresa de despacho a buques y embarcaciones de recreo se reserva a aquellas sobre las que no se disponga de información suficiente o para situaciones específicas puntuales, como sería el cambio temporal de uso privado a comercial por un plazo determinado, o el despacho puntual para un viaje o actividad distinta a la concedida, siempre que la categoría de diseño de la embarcación lo permita, que tendrán un tratamiento diferenciado.

VI

En otro orden de cosas, el artículo 159 de la Ley 14/2014, de 24 de julio, de Navegación Marítima, establece que el embarque o desembarque del personal de los buques nacionales deberá realizarse con intervención de la Administración marítima, para asegurar que cada uno de los tripulantes está adscrito a las plazas del buque, de forma que se garantice la seguridad de la navegación. Con tal fin se creó un documento, denominado el rol de despacho y dotación, que reúne toda la información relevante sobre la tripulación, enrolamientos, desenrolamientos, despachos y certificados del buque. Hasta ahora, estas cuestiones estaban reguladas por la Orden del Ministerio de Fomento de 18 de enero de 2000, por la que se aprueba el Reglamento sobre Despacho de Buques. La Ley 14/2014, de 24 de julio, de Navegación Marítima, en su artículo 81, previó su desarrollo reglamentario.

Esta norma lleva a cabo ese desarrollo reglamentario para concretar que, mediante esa intervención administrativa, se asegure el cumplimiento de las obligaciones que corresponden a los armadores y navieros, de acuerdo también con lo que establecen los artículos 167 y 168 de la Ley de Navegación Marítima. Lo mismo cabe afirmar en relación con la condición de autoridad pública que se atribuye el capitán, reconocida en el artículo 176 de la Ley 14/2014, de 24 de julio, de Navegación Marítima, que le faculta para emitir todas aquellas certificaciones relativas al embarque y desembarque de tripulantes que requieran aquellas administraciones con interés en esta materia.

El sentido de esta regulación es el mismo que quiso el legislador, que es el de asegurar la eficacia y agilidad de estas actuaciones de las que depende en gran medida la seguridad de la navegación.

VII

Por otra parte, este reglamento establece el régimen de autorización y de estancia de buques en los espacios marítimos españoles.

El artículo 266.4.a) 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, atribuye a los capitanes marítimos la función de autorización o prohibición de entrada y salida de buques en aguas españolas. Se trata de una previsión conforme con la Convención de las Naciones Unidas sobre el Derecho del Mar (hecha en Montego Bay el 10 de diciembre de 1982) que consagra el derecho de paso inocente por el mar territorial (artículo 17 y siguientes), así como la facultad del Estado ribereño de dictar normas reglamentarias relativas al mismo (artículo 21).

Esta posibilidad se contempla también en el artículo 38 de la Ley de Navegación Marítima. Con ello se consagra un régimen de libertad de navegación que también está sometido a controles y límites que se justifican por la necesidad de asegurar la seguridad de la navegación y la protección del medio ambiente marino. Sin embargo, hasta ahora no existía ninguna regulación que concretara en qué forma se lleva a cabo esa autorización o prohibición de entrada y salida de los espacios marítimos españoles para los buques.

Este reglamento contiene el desarrollo de ese régimen de autorización previa de entrada de buques en los espacios marítimos españoles, bien para navegar en régimen de paso inocente por las mismas o bien con el fin de realizar escalas en puertos o terminales situados en nuestro territorio. Esta regulación se justifica por la formulación abierta y necesitada de concreción del artículo 266.4.a) 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. Se ha optado en la norma por la fórmula de la autorización expresa solo de forma tasada, para determinadas categorías de buques que presentan especiales particularidades o dificultades. Para el resto de los buques se considera razonable la previsión de un mecanismo de autorización tácita.

VIII

El Reglamento de Ordenación de la Navegación Marítima también incorpora las llamadas medidas aplicables a los buques en tránsito que realicen descargas contaminantes en los espacios marítimos españoles. Se trata de una regulación contenida hasta ahora en el Real Decreto 394/2007, de 31 de marzo, sobre medidas aplicables a los buques en tránsito que realicen descargas contaminantes en aguas marítimas españolas, y que se ha considerado conveniente reunir en esta norma. A su vez, esa disposición transpuso al derecho español la Directiva 2005/35/CE, del Parlamento Europeo y del Consejo, de 7 de septiembre de 2005, relativa a la contaminación procedente de buques y la introducción de sanciones para las infracciones.

La finalidad de estas normas es poner a disposición de la Administración marítima normas que permitan disuadir a los buques de la realización de descargas contaminantes. En tales casos, la Administración marítima podrá adoptar las medidas que prevé nuestra legislación, como es la detención de buque y la iniciación de un procedimiento sancionador, si procede. Asimismo, se actuará en coordinación con las administraciones de otros países afectados.

IX

Como novedad se contiene en el reglamento el régimen de las denominadas operaciones fuera de límites, en alusión a determinados servicios comerciales que, por la pequeña entidad de cada uno de ellos, se prestan a los buques fuera de las aguas del dominio público portuario. Esta regulación se enmarca en el artículo 21.1 de la Ley de Navegación Marítima, que exige la autorización expresa de la Administración marítima para detenerse o fondear fuera de las zonas de servicio de los puertos, salvo caso de fuerza mayor o, dándose determinadas circunstancias, cuando se trate de buques y embarcaciones de recreo.

Estas operaciones vienen experimentando, durante los últimos años, un notable incremento, lo que también favorece los intereses de la comunidad marítima en general y representa una importante contribución a su economía. Al mismo tiempo, estas actividades no suponen perjuicio para los puertos, habida cuenta de que, dado el limitado valor representado por cada uno de estos servicios, individualmente considerados, carecería de interés para los armadores el solicitarlos a las empresas prestadoras locales si, para recibirlos, sus buques se vieran obligados a hacer escala en las zonas de servicio de los puertos.

Por otra parte, estas actividades, pese a constituir una práctica ya notoriamente arraigada, no estaban hasta ahora bajo el amparo de una regulación que establezca las condiciones generales en que deban llevarse a cabo para garantizar la seguridad marítima, la ordenación del tráfico marítimo y la protección del medio ambiente marino. Se pone fin ahora a este vacío normativo con la finalidad también de superar la situación de inseguridad

jurídica que afecta a todos los operadores, tanto públicos como privados, del sector de marina mercante y otros afines que en aquéllas participan, intervienen o las controlan.

En ese sentido, el artículo 266.4.b) 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, otorga al capitán marítimo la facultad de autorizar el fondeo de los buques en aquellas aguas que no sean consideradas como zona de servicio de los puertos. El artículo 307.3.d) del mismo texto legal tipifica, entre otras conductas, como infracción grave, contra la ordenación del tráfico marítimo, la realización sin la debida autorización de actividades comerciales en aguas interiores o mar territorial.

Se trata de superar las dudas acerca de si determinada operación fuera de límites es viable, está autorizada o, incluso, pudiera considerarse perjudicial el paso por el mar territorial cuando se efectúa dentro del mismo. Se establecen así las normas generales para estas operaciones que permitan después a los capitanes marítimos autorizar esas operaciones y señalar las instrucciones precisas dentro de su ámbito geográfico.

Unas operaciones en las que participarán también los Centros de Coordinación de Salvamento y los consignatarios de buques. Se trata así de que las operaciones fuera de límites se realicen en condiciones de plena certidumbre jurídica y máxima salvaguarda de la seguridad marítima, de un tráfico marítimo ordenado, así como de los recursos naturales y ambientales de las zonas afectadas.

X

Asimismo, se regulan las situaciones de fondeo de buques en caso de avería o fuerza mayor, así como de buques que transporten sustancias especialmente nocivas para el medio ambiente marino, como son los buques tanque o petroleros y los quimiqueros.

De esta forma, en este capítulo se distinguen dos supuestos diferenciados. Por un lado, la excepción a la prohibición general de fondeo de buques mercantes en el mar territorial español o en las aguas interiores marítimas que no formen parte de las zonas de servicios portuarias en los supuestos de avería, fuerza mayor o autorización expresa de la Administración marítima. Estos incidentes exigirán la adopción de medidas que garanticen la seguridad de la navegación y la prevención de la contaminación del medio ambiente marino. Por otro lado, la utilización como lugar de fondeo de espacios marítimos españoles fuera del mar territorial (esto es, la zona contigua o la zona económica exclusiva) por parte de buques-tanque de productos petrolíferos, quimiqueros o gaseros u otros que transporten sustancias contaminantes del medio ambiente marino y que no tengan como destino ningún puerto o terminal situados en España.

Se aclaran también aquí situaciones especiales de la navegación, hasta ahora contenidas en normas dispersas. Es el caso del tránsito en las zonas de servicio de los puertos comerciales, situación para la cual el artículo 1.b) del Convenio sobre el Reglamento Internacional para prevenir los abordajes, hecho en Londres el 20 de octubre de 1972, permite aplicar reglas especiales que deberán coincidir en todo lo posible con el resto del convenio.

XI

El reglamento se cierra con las normas que constituyen el régimen sancionador aplicable a los incumplimientos de sus normas del Reglamento de Ordenación de la Navegación Marítima.

En este último capítulo se introducen especificaciones y graduaciones al cuadro de infracciones y sanciones establecidas en el título IV del libro tercero del Texto Refundido de la Ley de Puertos del Estado y de la Marina Mercante, aprobado por Real Decreto Legislativo 2/2011, de 5 de septiembre. Con esta graduación no se constituyen nuevas infracciones, ni se altera la naturaleza de las que la ley determina. Su finalidad es la de contribuir a la más correcta identificación de las conductas tipificadas y a la más precisa determinación de las sanciones correspondientes, todo ello con el objeto de facilitar la aplicación de dicho régimen en los aspectos regulados exclusivamente en este real decreto.

Se consolida así esta línea de regulación ya abordada en normas recientes en el ámbito de la marina mercante. En este reglamento, los distintos preceptos en esta materia

sancionadora contienen la especificación de las conductas infractoras, así como las sanciones que les corresponden, dotando de la necesaria concreción y certeza a esta potestad sancionadora en materia de marina mercante.

XII

En definitiva, con esta regulación se pretende actualización y la mejora de una serie de procedimientos ligados a la navegación por los espacios marítimos españoles, procurando el mejor cumplimiento de las normas relativas a la seguridad de la navegación y la protección del medio ambiente marino.

Este real decreto se ajusta a los principios de buena regulación a los que se refiere el artículo 129 de la Ley 39/2015, de 1 de octubre, del Procedimiento Administrativo Común de las Administraciones Públicas. Estos principios son los de necesidad, eficacia, proporcionalidad, seguridad jurídica, transparencia y eficiencia. Este real decreto persigue un interés general al dar cumplimiento a los mandatos tanto 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, como de la Ley 14/2014, de 24 de julio, de Navegación Marítima.

La reunión en una única norma de regulaciones dispersas también contribuye a reforzar la seguridad jurídica y el mejor conocimiento de las normas aplicables, con lo cual la transparencia y la eficiencia también se ven reforzadas.

La norma es respetuosa con el ordenamiento jurídico nacional e internacional, siendo las cargas administrativas que se introducen las mínimas e indispensables para la adecuada consecución de sus fines. Igualmente, en cumplimiento del principio de transparencia, durante su procedimiento de elaboración se ha favorecido la participación de los potenciales destinatarios de la norma. Además, han participado las comunidades autónomas y ha sido sometida al informe de los ministerios cuyas competencias pudieran verse afectadas.

Se destaca también que este real decreto y el reglamento se han redactado y estructurado siguiendo principios de comunicación jurídica clara, con la finalidad de facilitar su comprensión por el conjunto de los ciudadanos.

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

En su virtud, a propuesta de la Ministra de Transportes, Movilidad y Agenda Urbana, con la aprobación previa de la Ministra de Hacienda y Función Pública, oído el Consejo de Estado, y previa deliberación del Consejo de Ministros en su reunión del día 20 de marzo de 2023,

DISPONGO:

Artículo único. *Aprobación del Reglamento de Ordenación de la Navegación Marítima.*

Se aprueba el Reglamento de Ordenación de la Navegación Marítima, que se inserta a continuación de este real decreto.

Disposición transitoria primera. *Buques despachados a la entrada en vigor del nuevo régimen.*

1. Los buques y embarcaciones despachados antes de la entrada en vigor del Reglamento de Ordenación de la Navegación Marítima comenzarán a cumplir las obligaciones establecidas en este al finalizar el viaje en el puerto de destino.

2. Los buques y embarcaciones despachados por tiempo comenzarán a cumplir las obligaciones establecidas en el Reglamento de Ordenación de la Navegación Marítima una vez que entre en vigor y haya vencido el plazo previsto en la resolución de despacho.

Disposición transitoria segunda. *Exigencia de seguro por riesgo de muerte o accidente para las personas ajenas a la tripulación y al pasaje.*

Hasta que se lleve a cabo la modificación legal 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, las obligaciones de aseguramiento contenidas en el Reglamento de Ordenación de la Navegación Marítima para las personas ajenas a la tribulación y al pasaje autorizadas a embarcar se exigirán con arreglo a lo dispuesto en el artículo 33.c) de la Orden de 18 de enero de 2000 por la que se aprueba el Reglamento sobre Despacho de Buques.

Disposición derogatoria única. *Derogación normativa.*

1. Quedan derogados los siguientes reales decretos:

a) El Real Decreto 1119/1989, de 15 de septiembre, por el que se regula el tráfico de embarcaciones especiales de alta velocidad en las aguas marítimas españolas.
b) El Real Decreto 394/2007, de 31 de marzo, sobre medidas aplicables a los buques en tránsito que realicen descargas contaminantes en aguas marítimas españolas.

2. Quedan derogadas las siguientes órdenes ministeriales:

a) La Orden de 2 de julio de 1964, por la que se señalan zonas para bañistas en playas, calas y puertos de la costa, así como para el empleo de embarcaciones deportivas o de recreo.
b) La Orden de 4 de diciembre de 1985, de alquiler de embarcaciones de recreo.
c) La Orden de 26 de enero de 1988, por la que se regula el embarque en los buques de personal ajeno a la tripulación y al pasaje.
d) La Orden de 18 de enero de 1990, por la que se determina la identificación que deben llevar las embarcaciones especiales de alta velocidad.
e) La Orden de 17 de abril de 1991, por la que se regula el fondeo de buques-tanque en aguas jurisdiccionales o en la zona económica exclusiva española.
f) La Orden de 18 de enero de 2000, por la que se aprueba el Reglamento sobre Despacho de Buques. Se exceptúa lo dispuesto en la disposición transitoria segunda relación con la letra c) del artículo 33 de esta orden.

3. Quedan derogadas cuantas disposiciones de igual o inferior rango que se opongan a lo establecido en el presente real decreto.

[. . .]

Disposición final tercera. *Título competencial.*

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

Disposición final cuarta. *Incorporación de derecho de la Unión Europea.*

Mediante el Reglamento de Ordenación de la Navegación Marítima se incorpora al Derecho español la Directiva 2005/35/CE del Parlamento y del Consejo, de 7 de septiembre de 2005, relativa a la contaminación procedente de buques y la introducción de sanciones para las infracciones, que anteriormente se traspuso al ordenamiento nacional por el Real Decreto 394/2007, de 31 de marzo.

Disposición final quinta. *Habilitación normativa.*

Se autoriza a la Ministra de Transportes, Movilidad y Agenda Urbana, en el ámbito de sus competencias, para dictar las disposiciones que resulten necesarias para el desarrollo y aplicación del Reglamento de Ordenación de la Navegación Marítima, aprobado por este real decreto.

Disposición final sexta. *Entrada en vigor.*

1. Este real decreto entrará en vigor a los veinte días de su publicación en el «Boletín Oficial del Estado».

2. Se exceptúan los capítulos II, III y IV, sobre el régimen aplicable al despacho de buques, al rol de despacho y dotación, y al régimen de enrolamiento y desenrolamiento de los tripulantes, respectivamente, del Reglamento de Ordenación de la Navegación Marítima, que entrará en vigor el 15 de agosto de 2025.

Los artículos 10 y 22, sobre despacho de buques y embarcaciones privadas destinadas a la búsqueda y salvamento marítimo, y enrolamientos múltiples y simultáneos, respectivamente, entrarán en vigor, de conformidad con el apartado 1, a los veinte días de su publicación en el «Boletín Oficial del Estado».

REGLAMENTO DE ORDENACIÓN DE LA NAVEGACIÓN MARÍTIMA

CAPÍTULO I

Disposiciones generales

Artículo 1. *Objeto.*

Este reglamento tiene por objeto la regulación de las siguientes materias:

a) El despacho de buques.
b) El rol de despacho y dotación.
c) El régimen de enrolamiento y desenrolamiento de los tripulantes.
d) El régimen de autorización de entrada y de estancia de los buques y embarcaciones en los espacios marítimos españoles.
e) Las operaciones fuera de límites.
f) Las medidas aplicables a los buques en tránsito que realicen descargas contaminantes en los espacios marítimos españoles.
g) El fondeo de buques y condiciones de navegación.
h) El régimen de infracciones y sanciones.

Artículo 2. *Ámbito de aplicación.*

1. 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.

2. Este reglamento no se aplicará a:

a) Los buques de guerra, así como los demás buques y embarcaciones de Estado afectos al servicio de la Defensa Nacional.
b) Los buques y embarcaciones de las Fuerzas y Cuerpos de Seguridad del Estado.
c) Los buques y embarcaciones del Servicio de Vigilancia Aduanera.

3. Las normas de este reglamento relativas al despacho de buques, al rol de despacho y dotación y al régimen de enrolamiento y desenrolamiento de los tripulantes no se aplicarán a:

a) Las embarcaciones de recreo utilizadas para uso privado y sin tripulación profesional, que estarán exentas de despacho al igual que las propulsadas a remo, las motos náuticas y los artefactos flotantes de recreo. Se exceptúan los supuestos previstos en el artículo 9.
b) Los buques y embarcaciones de pabellón español de carácter histórico sin tripulación profesional.

Artículo 3. *Órganos competentes.*

1. Los capitanes marítimos y los jefes de Distrito Marítimo serán competentes para la gestión del despacho de buques y del enrolamiento y desenrolamiento de los tripulantes de

buques y embarcaciones, de conformidad con lo dispuesto en el Real Decreto 638/2007, de 18 de mayo, por el que se regulan las Capitanías Marítimas y los Distritos Marítimos

Los buques y embarcaciones abanderados en España de titularidad privada que se destinen a la búsqueda y salvamento marítimo serán despachados por el Director General de la Marina Mercante.

2. Los capitanes marítimos serán competentes para:

a) 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. Se exceptúan los supuestos en los que un buque solicite asistencia o refugio, en los que la concesión de esta autorización corresponde al Director General de la Marina Mercante.

b) Autorizar la realización de las operaciones fuera de límites.

c) La adopción de las medidas previstas en este reglamento en relación con las medidas aplicables a las descargas contaminantes por parte de buques en tránsito por los espacios marítimos españoles.

d) La adopción de las medidas que se refieren al fondeo y la navegación.

Artículo 4. *Verificación documental y gestión de la información.*

1. La Administración marítima dispondrá de las herramientas de gestión automática de la información suministrada por los capitanes, patrones, consignatarios y representantes de los armadores o empresas navieras, relacionada con este reglamento, que permitan llevar a cabo su seguimiento y control.

En concreto, se atenderá a través de este sistema informático:

a) la caducidad de certificados de buques y embarcaciones;

b) la caducidad de notas sobre deficiencias; los buques rechazados conforme al Memorándum de París;

c) los buques tanque de casco sencillo;

d) los buques que hayan sufrido incidentes o accidentes que puedan afectar a la seguridad y a la integridad del medio ambiente marino;

e) la validez de las titulaciones y certificaciones reglamentarias de los tripulantes;

f) el cumplimiento de los requisitos de tripulación mínima de seguridad; y

g) otras que puedan derivarse del cumplimiento de la normativa vigente.

2. Para la consecución de sus fines, las Administraciones marítima y portuaria interconectarán sus bases de datos conforme a los protocolos que a tal efecto se desarrollen. Mediante la celebración del convenio correspondiente, se facilitará el acceso a la información que resulte necesaria para el cumplimiento de las competencias atribuidas a otros órganos administrativos u organismos públicos, dentro del marco de la normativa de protección de datos personales.

CAPÍTULO II

Régimen aplicable al despacho de buques

Artículo 5. *El despacho de buques.*

El despacho de un buque o embarcación es la autorización o habilitación otorgada por la Administración marítima para que emprenda la navegación para la actividad a que se va a dedicar, una vez que su capitán, armador, naviero o consignatario cumpla las formalidades exigidas en este capítulo.

Artículo 6. *Acreditación del cumplimiento de los requisitos de seguridad de buques y embarcaciones.*

1. Para hacerse a la mar o emprender la navegación, los buques y embarcaciones deberán acreditar ante la Administración marítima el cumplimiento de los requisitos de seguridad que les sean exigibles. Esta acreditación tendrá lugar de conformidad con lo dispuesto en este capítulo mediante:

a) El despacho de régimen general mediante declaración responsable.
b) El despacho mediante autorización expresa en los supuestos en los que así se prevé.
c) El despacho simplificado.
d) El autodespacho.

2. El tiempo de vigencia del despacho no podrá superar el plazo de un año desde la presentación de la declaración responsable, tanto en el régimen general como en el simplificado. Expirado este plazo deberá presentarse una nueva declaración responsable.

La resolución de autorización expresa tendrá un periodo de vigencia determinado que será por viaje o por un periodo no superior a tres meses, en función de la actividad a realizar por el buque.

Cualquiera que sea su modalidad, el despacho de un buque o embarcación de pabellón español perderá su eficacia si se produce la pérdida de validez de cualquiera de sus certificados obligatorios. Esta misma regla se aplicará a los buques matriculados en algún país de la Unión Europea que operen en línea regular, incluido el servicio de transporte marítimo de cabotaje insular de pasajeros, así como los matriculados en terceros países debidamente autorizados para realizar cabotaje, que efectúen escalas en puertos españoles.

3. La acreditación del cumplimiento de los requisitos de seguridad marítima no eximirá al naviero o al armador del buque de la obligación de contar con las autorizaciones exigidas por otras Administraciones públicas.

4. Las solicitudes de despacho y la presentación de la documentación aneja se dirigirán a la Administración marítima a través de la ventanilla única de puertos del Estado, cuando así se prevea por la normativa reguladora de esta. En los demás casos, la presentación se efectuará a través de la sede electrónica asociada del Ministerio de Transportes, Movilidad y Agenda Urbana, en la cual se encontrarán los modelos de declaración responsable previstos en este capítulo.

5. Cualquiera que sea el régimen de despacho aplicable, el Director General de la Marina Mercante podrá establecer, por tiempo limitado y de forma motivada, la obligatoriedad de obtención de autorización expresa previa para la salida a la mar bien con carácter general o bien para determinados tipos de buques y embarcaciones. Esta medida se adoptará cuando resulte imprescindible para salvaguardar la seguridad marítima y el medio ambiente marino, o por causas o en situaciones excepcionales.

Artículo 7. *Supuestos de autorización expresa para el despacho de buques por motivos de seguridad marítima y protección del medio marino.*

1. Será necesaria la autorización expresa del Distrito Marítimo o de la Capitanía Marítima para el despacho de buques y embarcaciones en los supuestos en los que pudieran constituir un peligro para las personas, los bienes o el medio ambiente, fundado en las siguientes circunstancias, acaecidas antes de su entrada en puerto o durante su permanencia en este:

a) Los buques objeto de un informe o notificación por parte de otro Estado miembro de la Unión Europea.
b) Los buques o embarcaciones que se hayan visto envueltos en un abordaje, varada o hayan encallado cuando se dirigían al puerto.
c) Los buques o embarcaciones a cuyos responsables se haya iniciado un procedimiento sancionador por incumplir las disposiciones vigentes en materia de descarga de sustancias o efluentes peligrosos.
d) Los buques o embarcaciones que hayan maniobrado de forma errática o insegura, sin aplicar las medidas de ordenación del tráfico marítimo aprobadas por la Organización Marítima Internacional (OMI) u otras prácticas de navegación seguras.
e) Los buques en relación con los cuales el práctico o las autoridades u organismos portuarios hayan notificado anomalías aparentes que puedan suponer una merma de la seguridad de su navegación o una amenaza para el medio ambiente.
f) Los buques que hayan incumplido las formalidades informativas exigibles a los buques mercantes que lleguen o salgan de los puertos españoles, o hagan escalas entre estos puertos.

g) Los buques que hayan sido objeto de un informe o denuncia, incluidas las quejas formuladas en tierra por el capitán, un miembro de la tripulación o cualquier persona o entidad con interés legítimo en la seguridad de funcionamiento del buque, las condiciones de vida y de trabajo a bordo o la prevención de la contaminación, salvo que la Administración marítima considere manifiestamente infundados dichos informes o denuncias.

h) Los buques sobre los cuales se hayan notificado deficiencias pendientes, excepto aquellos cuyas deficiencias habían de rectificarse dentro de los catorce días siguientes a su partida, de conformidad con la normativa sobre inspecciones de buques extranjeros en puertos españoles.

i) Los buques sobre los cuales se hayan notificado problemas relativos a la carga, en particular si se trata de cargas nocivas y peligrosas.

j) Los buques que presenten un nivel de riesgo superior en atención a parámetros como el tipo, edad y pabellón, así como el número de deficiencias y de inmovilizaciones registradas.

k) Los buques para los que se haya acordado un plan de acción destinado a rectificar las deficiencias cuya ejecución no haya sido supervisada por un inspector.

l) Los buques objeto de suspensión o retirada de clase por razones de seguridad desde la última inspección realizada.

m) Los buques y embarcaciones que no se puedan identificar en las bases de datos de la Administración marítima.

n) Los buques que lleven certificados expedidos por una organización que en su momento fue organización reconocida, pero cuyo reconocimiento ha sido retirado posteriormente, hasta que obtengan nuevos certificados.

ñ) Los buques o embarcaciones que hayan sido objeto de una medida provisional de inmovilización, que implique la prohibición de que se haga a la mar, tras el levantamiento de la medida. Se exceptúan los buques o embarcación de pesca en el caso de que la medida provisional haya sido impuesta por la autoridad pesquera y haya sido levantada.

o) Los buques de bandera española cuyo destino sea un puerto extranjero.

p) Los buques que vayan a realizar una operación de remolque desde un puerto español, exceptuando las que tienen lugar en aguas de servicio portuarias.

q) Los buques y embarcaciones mercantes de pabellón no comunitario que realicen navegación de cabotaje con finalidad mercantil.

r) Los buques y embarcaciones autónomos.

2. Será también necesaria una autorización expresa para la realización de pruebas particulares u oficiales de un buque o embarcación cuando todavía no cuente con los certificados de seguridad.

Artículo 8. *Supuestos de autorización expresa para el despacho de buques y embarcaciones al final de su vida útil.*

1. Será necesaria autorización expresa para el despacho de los buques o embarcaciones que se encuentren al final de su vida útil.

Se considera que un buque o embarcación se encuentra al final de su vida útil cuando su destino sea una instalación para su reciclado o tenga la consideración de residuo.

Para el otorgamiento de esta autorización se comprobará el cumplimiento de los requisitos exigidos por la normativa de reciclado de buques o de residuos, según corresponda.

2. La Administración marítima comunicará a la Administración competente en materia de medio ambiente las solicitudes de despacho de salida o de traslado de un buque o embarcación cuyo destino sea desconocido o la reparación en un puerto extranjero situado fuera de la Unión Europea y que se encuentre en alguno de estos supuestos:

a) Que hubiera estado inactivo por un plazo superior a dos años.
b) Que estuviera abandonado.
c) Que se hubiera declarado pérdida total.
d) Que se le haya retirado la clase o carezca de certificados estatutarios.
e) Que no esté abanderado.
f) Que se encuentre en situación análoga a las anteriores.

Si en el plazo de diez días la Administración competente en materia de medio ambiente no comunica a la Administración marítima la exigencia de requisitos específicos con arreglo a la normativa de reciclado de buques o de residuos, se podrá autorizar el despacho si se cumplen las condiciones previstas en este reglamento.

Artículo 9. *Supuestos de autorización expresa para el despacho de buques y embarcaciones de recreo.*

1. Los buques y embarcaciones de recreo requerirán 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 en el año natural.

b) Cuando se solicite 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 a otro comercial de un buque o embarcación de recreo se exigirá el cumplimiento de los siguientes requisitos:

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

b) Disponer de certificados en vigor.

c) Durante el periodo de autorización de despacho para la realización del uso comercial, el buque o embarcación estará sometida al mismo régimen de reconocimientos aplicables a los buques y embarcaciones de recreo de lista sexta. Los informes emitidos por la Entidad Colaboradora de Inspección tras la realización de esos reconocimientos deberán acompañar siempre al certificado de registro.

d) Durante el periodo de tiempo de autorización de despacho, el buque o embarcación dispondrá, además del seguro previsto en la regulación del seguro de responsabilidad civil de suscripción obligatoria para embarcaciones de recreo o deportivas, de un seguro de accidentes que cubra los riesgos de muerte o lesiones corporales para todas las personas a bordo, con arreglo a la normativa estatal o autonómica que regula el arrendamiento náutico. Las cuantías mínimas de estos seguros, así como el obligado a contratarlos como tomador, respetarán lo dispuesto en su normativa reguladora.

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 y que tenga por objeto social esta actividad. Corresponde a la empresa solicitar el cambio temporal de uso y su anotación en el registro de buques, con indicación del período que comprende, así como asumir la gestión del despacho de estos buques o embarcaciones durante el tiempo de uso comercial.

Cuando la gestión del buque o embarcación no se lleve a cabo por una empresa de arrendamiento náutico, corresponderá al arrendatario la contratación del patrón y, en su caso, de los demás miembros de la dotación.

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, durante el período de autorización del despacho. Tampoco el propietario del buque o embarcación ni cualquier persona relacionada con él podrá prestar servicio a bordo durante el período de cambio temporal del uso, con la excepción de la dotación con título profesional que esté enrolada de forma permanente.

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

Artículo 10. *Supuesto de autorización expresa para el despacho de buques y embarcaciones privadas destinadas a la búsqueda y salvamento marítimo.*

Los buques y embarcaciones abanderados en España de titularidad privada que se destinen a la búsqueda y salvamento marítimo serán despachados mediante autorización expresa del Director General de la Marina Mercante con arreglo a las siguientes reglas:

a) Presentarán la documentación necesaria con arreglo a lo dispuesto en el artículo 11.
b) **(Anulada)**
c) Las condiciones en las que se autoriza el despacho de estos buques y embarcaciones se mantendrán en cualesquiera navegaciones que pueda realizar con posterioridad y estará siempre condicionada al respeto a la normativa internacional en materia de búsqueda y salvamento marítimo.

Artículo 11. *Formalidades de despacho de buques en el régimen general y en el de autorización expresa.*

1. Para obtener el despacho en el régimen general se presentará la documentación indicada en el apartado 4, acompañada de una declaración responsable, de conformidad con el artículo 69 de la Ley 39/2015, de 1 de octubre, en la que se manifieste que el buque o embarcación cumple con los requisitos exigidos para la navegación y que se compromete a mantener el cumplimiento de sus obligaciones durante el período de tiempo de vigencia del despacho.
En estos casos, el despacho se entenderá concedido con la presentación de esta declaración, acreditada por su entrada en el registro electrónico correspondiente, siempre que el buque no hubiera sido inmovilizado.
2. En los supuestos en los que se requiera autorización expresa, la solicitud de despacho de buque o embarcación se presentará al menos cuarenta y ocho horas antes de la hora estimada de salida y requerirá la presentación de la documentación prevista en el apartado 4.
3. Si la solicitud de despacho no reúne los requisitos exigidos, se requerirá al interesado para que, en un plazo de diez días, subsane la falta o acompañe los documentos preceptivos, con indicación de que, si así no lo hiciera, se le tendrá por desistido de su petición, de conformidad con lo dispuesto en el artículo 68 de la Ley 39/2015, de 1 de octubre, de Procedimiento Administrativo Común de las Administraciones Públicas.
Cuando la solicitud de despacho reúna los requisitos exigidos se resolverá en el plazo de cuarenta y ocho horas.
4. La documentación que deberá presentarse ante la Administración marítima para obtener el despacho en el régimen general y cuando sea necesaria la autorización expresa es la siguiente:

a) Una declaración general del capitán, que incluya la información referida al tipo de buque, su carga y la actividad que desarrolla.
b) La lista de tripulantes, que indique su identidad y cargo desempeñado a bordo.
Cuando se produzcan alteraciones en la composición de la lista de tripulantes se remitirá una nueva actualizada.
c) La lista de pasajeros, en aquellos buques obligados a ello reglamentariamente.
d) Cualquier otra documentación o información que se establezca reglamentariamente y que se refiera a requisitos de seguridad marítima exigibles.

Estos documentos se redactarán con arreglo a los modelos de formulario de simplificación normalizados de la Organización Marítima Internacional (OMI), de tamaño A4, previstos en el Convenio FAL-OMI (formularios FAL).
5. Cuando requieran autorización expresa los buques y embarcaciones de recreo que no estén sujetos al Convenio FAL-OMI, la solicitud se ajustará al modelo de declaración recogido en la sede electrónica asociada del Ministerio de Transportes, Movilidad y Agenda Urbana y acompañarán los siguientes documentos:

a) La lista de tripulantes.
b) La póliza de seguro o la garantía financiera que cubra la de responsabilidad civil de suscripción obligatoria, y el certificado de seguro o de la garantía financiera de accidentes

que cubra a las personas embarcadas, donde las indemnizaciones del seguro o garantía financiera no podrán ser inferiores a las previstas para el seguro obligatorio de viajeros. El tomador de estos seguros será el propietario o armador del buque o embarcación. La duración del seguro o garantía financiera deberá cubrir, como mínimo, todo el período de navegación de las personas embarcadas.

Se aceptará certificación de un seguro de protección e indemnización (club P&I) siempre que acredite mención expresa a la cobertura equivalente o superior.

c) Copia del justificante de estar al corriente de pago de los impuestos vigentes que le correspondan por el desarrollo de esa actividad o el justificante de la exención, en su caso.

Artículo 12. *Consecuencias del incumplimiento de los requisitos exigidos al buque para su navegación.*

1. Presentada la solicitud de despacho, se denegará cuando la Administración marítima compruebe que un buque incumple los requisitos exigidos por el ordenamiento jurídico en materia de seguridad de la navegación, protección y prevención de la contaminación del medio ambiente marino.

2. La denegación de la autorización de salida o despacho se acordará y notificará en el plazo máximo de 48 horas a contar desde que finalizó el plazo sin que el interesado subsane la falta o acompañe los documentos preceptivos. La denegación del despacho impedirá al buque abandonar el puerto o terminal.

Si no se resuelve y notifica la autorización de despacho en el plazo de cuarenta y ocho horas, se entenderá denegada la solicitud.

3. La denegación del despacho de un buque se efectuará mediante resolución motivada del jefe de Distrito Marítimo o del capitán marítimo.

Contra la resolución de denegación de la autorización de salida o despacho se podrá interponer recurso de alzada ante el Director General de la Marina Mercante.

4. En caso de incumplimiento de los requisitos a que viene obligado un buque para su navegación, de manera motivada, se le prohibirá la salida del puerto y, en su caso, la Administración marítima adoptará las medidas que proceda.

Artículo 13. *Autodespacho.*

1. Se entiende por autodespacho el despacho realizado por el capitán del buque o embarcación, en los casos y circunstancias que se indican en el siguiente apartado.

2. Excepcionalmente, el capitán del buque o embarcación podrá llevar a cabo autodespacho en aquellos casos en los que no haya sido posible presentar la documentación exigida para el despacho, de conformidad con el artículo 11, por causas no atribuibles al buque o su tripulación.

Una vez que el buque o embarcación haya salido a la mar, a la mayor brevedad y, en todo caso, en un plazo inferior a setenta y dos horas, se remitirá a la Administración marítima la documentación prevista en el artículo 11. Asimismo, se hará constar la causa que impidió la normal presentación de la solicitud de despacho.

3. No será posible llevar a cabo el autodespacho cuando el buque o embarcación requiera una autorización expresa para su despacho, de acuerdo con este reglamento, o tuviera pendiente el cumplimiento de condiciones impuestas por la Administración marítima, incluida la constitución de garantías o avales.

Artículo 14. *Autodespacho de buques y embarcaciones de Estado.*

Los buques y embarcaciones de Estado y los pertenecientes a los organismos públicos, incluidos los adscritos a la Sociedad de Salvamento y Seguridad Marítima (SASEMAR), se sujetarán al régimen de autodespacho previsto en este artículo.

En este régimen de autodespacho, corresponderá al capitán del buque o embarcación la elaboración y actualización, cuando proceda, de su propia declaración general y de la lista de tripulantes en atención a sus especificidades, bajo la responsabilidad de la Administración u organismo al que aquellos estén adscritos y la supervisión de la Dirección General de la Marina Mercante.

Este artículo no se aplicará en el caso de buques y embarcaciones autónomos.

Artículo 15. *Régimen de despacho simplificado.*

1. El despacho simplificado de buques o embarcaciones es aquel que se formaliza por los propios interesados, mediante declaración responsable y sin hacer entrega de la documentación de salida prevista en el artículo 11.

La sujeción al régimen de despacho simplificado no exime de la obligación de proporcionar la información exigida por otras Administraciones u organismos públicos.

2. Podrán acogerse al régimen simplificado de despacho:

a) Los buques de recreo de pabellón español.

b) Las embarcaciones y buques de recreo cuando naveguen con tripulación profesional, tanto de pabellón español como extranjero.

c) Las embarcaciones y buques de recreo en arrendamiento náutico, de pabellón español y aquellos de pabellón comunitario o de tercer país que cumplan lo establecido en el apartado 3.

d) Los buques y embarcaciones de pabellón español de carácter histórico con tripulación profesional.

e) Las embarcaciones y buques dedicados exclusivamente a la navegación por aguas interiores marítimas, tales como los remolcadores, embarcaciones y artefactos navales dedicados a los servicios de puertos, radas y bahías.

f) Las embarcaciones y buques dedicados a navegaciones en las cuales el buque regrese al puerto de partida dentro de las veinticuatro horas desde su salida de aquel, aun habiendo realizado escalas en otros puertos o instalaciones.

g) Los buques o embarcaciones de pesca.

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

3. Los buques y embarcaciones de pabellón de tercer país, independientemente de su actividad, que deseen operar en aguas jurisdiccionales españolas, podrán acogerse al régimen de despacho simplificado siempre que hayan despachado, al inicio de su actividad, mediante el procedimiento de despacho con autorización expresa contemplado en el artículo 9.

4. La documentación será presentada a través de la sede electrónica asociada por el naviero, armador, propietario, fletador o consignatario del buque o embarcación, a la Capitanía Marítima donde tenga su base habitual o en cuyas aguas se encuentre el primer puerto español al que arribe. Se podrá iniciar la actividad desde el momento de presentación de la documentación.

5. Los buques y embarcaciones que dejen de realizar alguna de las actividades relacionadas en este artículo quedarán sujetos al régimen general de despacho.

Artículo 16. *Presentación de documentación del régimen de despacho simplificado.*

1. Los buques y embarcaciones dedicados a las navegaciones y actividades que puedan acogerse al régimen simplificado de despacho deberán poner a disposición de la Administración marítima, cuando les sea requerida, la siguiente documentación:

a) Una declaración general del capitán.

b) La lista de tripulantes. Las alteraciones en la lista de tripulantes se anotarán en el rol de acuerdo con lo estipulado en el capítulo III.

En este caso, la documentación se dirigirá al Distrito Marítimo o la Capitanía Marítima que corresponda y se presentará a través de la sede electrónica asociada del Ministerio de Transportes, Movilidad y Agenda Urbana.

2. Cuando se trate de un buque o embarcación de pesca deberán poner a disposición de la Administración marítima, cuando les sea requerida, la licencia, autorización o permiso de pesca.

3. En el caso de los buques y embarcaciones de recreo y pesca, la declaración responsable presentada tendrá la consideración de declaración general del capitán.

Artículo 17. *Comunicación de modificaciones en el régimen de despacho simplificado e incumplimientos.*

1. Los buques y embarcaciones sujetos al régimen simplificado de despacho deberán comunicar inmediatamente cualquier modificación mediante la presentación de una nueva declaración responsable.

2. El régimen de despacho simplificado queda sin efecto:

a) Cuando se incumpla el deber de comunicación previsto en el apartado anterior.

b) En el caso de los buques y embarcaciones de pesca, cuando carezcan de la licencia, autorización o permiso de pesca necesario para el ejercicio de la actividad a la que vayan a dedicarse.

c) Cuando se constate que se llevan a cabo actividades diferentes a las declaradas.

d) Cuando por parte de los navieros, armadores, capitanes o patrones de los buques no se cumpla con la obligación de mantener el buque debidamente tripulado conforme a la resolución de tripulación mínima, así como mantener al buque conforme a los certificados y a la notificación inmediata de averías y accidentes de consideración conforme a dicho artículo, y en general cualquier otro aspecto recogido en la declaración responsable presentada.

e) Transcurrido un año desde la presentación de la declaración responsable.

3. En el caso de quedar sin efecto el despacho simplificado, de manera motivada, la Autoridad marítima podrá tomar las medidas que aseguren que el buque o embarcación no emprende de nuevo la navegación sin cumplir con los requisitos exigidos.

Artículo 18. *Colaboración administrativa para la inmovilización de buques y embarcaciones.*

1. Cuando la inmovilización un buque o embarcación se acuerde por las Administraciones portuaria o marítima, ambas cooperarán entre sí para la efectividad de la medida y podrán recabar, en su caso, la colaboración de las Fuerzas y Cuerpos de Seguridad y de otros órganos administrativos, en el ámbito de sus propias competencias.

2. Cuando un órgano judicial, las Fuerzas y Cuerpos de Seguridad u otros órganos administrativos en el ejercicio de sus competencias acuerden la inmovilización de un buque o embarcación, las Administraciones portuaria y marítima colaborarán, en el ámbito de sus propias competencias, para hacer efectiva tal medida.

3. La Administración marítima denegará el despacho de cualquier buque o embarcación que hubiera sido inmovilizado por un órgano judicial, las Fuerzas y Cuerpos de Seguridad u otros órganos administrativos en el ejercicio de sus competencias, incluyendo los supuestos derivados de la adaptación de medidas restrictivas impuestas por la Unión Europea u otras sanciones internacionales que sean de aplicación.

CAPÍTULO III

El rol de despacho y dotación

Artículo 19. *Rol de despacho y dotación.*

1. El rol de despacho y dotación es el documento exigido a los buques y embarcaciones de pabellón español que acredita el viaje que está realizando, así como el hecho de que lo ha emprendido previo cumplimiento de todos los requisitos legales y reglamentarios para su despacho.

Los buques y embarcaciones llevarán a bordo una copia actualizada, en versión impresa o electrónica, del rol de despacho y dotación.

2. El rol de despacho y dotación deberá contener la siguiente información, salvo aquella que no sea aplicable por el tipo de buque o embarcación, actividad o cualquier otro motivo:

a) Fotografía del buque o embarcación.
b) Nombre del buque o embarcación.
c) Matrícula del buque o embarcación.
d) Número de identificación del buque o embarcación (NIB)
e) Número OMI.
f) Características principales del buque o embarcación.

g) Información relativa a la paralización temporal o inactividad (tipo de inactividad)

h) Identidad, nacionalidad, cargo a bordo, titulación, certificados de suficiencia y fechas de enrolamiento y desenrolamiento de todos los miembros de la tripulación, así como del personal ajeno a la tripulación.

i) Información relativa al viaje en curso, puerto de salida y puerto de destino.

j) Observaciones.

Artículo 20. *Formato del rol de despacho y dotación.*

1. El rol tendrá un formato electrónico. Cuando un buque o embarcación carezca de dispositivos electrónicos, llevará una copia impresa del rol.

El naviero, armador o propietario del buque o embarcación deberá comunicar a la Administración marítima, a través de la sede electrónica asociada del Ministerio de Transportes, Movilidad y Agenda Urbana, la información prevista en el artículo anterior, así como sus modificaciones, a la mayor brevedad posible y a más tardar antes de la salida del buque o embarcación a la mar o, en caso de encontrarse en la mar, en el plazo máximo de veinticuatro horas.

Toda la información contenida en el rol será almacenada en las bases de datos de la Dirección General de la Marina Mercante.

2. El naviero, armador o propietario, bien directamente o a través del capitán o patrón del buque o embarcación, o del consignatario o persona autorizada legalmente, podrá obtener a través de la sede electrónica asociada del Ministerio de Transportes, Movilidad y Agenda Urbana, un rol electrónico consistente en una copia en un único documento electrónico, o un formato imprimible que permita la verificación de su autenticidad, que contenga toda la información actualizada del rol, así como el sello electrónico del Ministerio.

CAPÍTULO IV

Régimen de enrolamiento y desenrolamiento de los tripulantes

Artículo 21. *Enrolamiento de miembros de la tripulación.*

1. El enrolamiento de miembros de la tripulación de un buque o embarcación de pabellón español tiene por objeto la adscripción de un tripulante al servicio del buque en un cargo determinado y mantener cubierto, como mínimo, el personal con que corresponde dotar al buque para garantizar la seguridad de la navegación.

2. La composición de la tripulación de un buque o embarcación, así como los enrolamientos o desenrolamientos de tripulantes serán responsabilidad del armador, naviero o propietario, capitán o patrón, que velarán por que se cumpla la resolución de tripulación mínima de seguridad dictada por la Dirección General de la Marina Mercante o por la Capitanía Marítima, y de que todos sus miembros posean la titulación necesaria, así como los certificados de suficiencia, el documento de identidad del marino, el certificado médico y demás requisitos exigibles de acuerdo con las competencias de la Administración marítima.

3. Con el fin de acreditar el cumplimiento de los requisitos establecidos en el artículo 158 del texto refundido de la Ley de Puertos del Estado y de la Marina Mercante y en el artículo 165 de la Ley 14/2014, de 24 de julio, de Navegación Marítima, el capitán, armador o naviero, con carácter previo al enrolamiento, deberá inscribir a los tripulantes extranjeros en una base de datos de la Dirección General de la Marina Mercante, a través de la sede electrónica asociada correspondiente.

Artículo 22. *Enrolamientos múltiples y simultáneos.*

1. El jefe de Distrito Marítimo o el capitán marítimo podrá autorizar, mediante resolución motivada:

a) El enrole de la misma tripulación en más de un buque o embarcación dedicado a la navegación interior o que reúna características similares, o a la pesca local o de litoral, siempre y cuando se trate de buques o embarcaciones que presten servicio en el mismo puerto o en puertos cercanos y sean operados por la misma empresa naviera o armador.

b) El enrolamiento múltiple de tripulantes en aquellos buques o embarcaciones que realicen las mismas actividades previstas en la letra anterior cuando sean operados por empresas navieras o armadores diferentes.

En ambos casos, los miembros de la tripulación se podrán embarcar indistintamente en cada buque o embarcación sin necesidad de notificación previa, siempre y cuando se hagan a la mar cumpliendo con las tripulaciones mínimas establecidas para cada buque o embarcación y se anote en rol de despacho y dotación los miembros de la tripulación embarcados efectivamente.

A los efectos de este artículo, se entenderá por puertos cercanos aquellos que están dentro del ámbito de competencia de una misma Capitanía Marítima. En el caso de puertos próximos, pero bajo la competencia de Capitanías Marítimas adyacentes, el jefe de Distrito Marítimo o el capitán marítimo al que se solicite la autorización resolverá una vez que cuente con el informe favorable la otra Capitanía Marítima.

2. Se autoriza el enrolamiento múltiple de tripulantes en embarcaciones que presten con carácter exclusivo servicios públicos de carácter no comercial, con independencia de los puertos en los que se realice la navegación.

3. El jefe de Distrito Marítimo o el capitán marítimo podrá autorizar el enrole simultáneo de más de una tripulación en aquellos buques o embarcaciones cuyas tripulaciones estén sometidas a frecuentes rotaciones en función de los períodos de trabajo, siempre que cumplan con las tripulaciones mínimas establecidas.

En este caso solamente será necesario comunicar a la Administración marítima la identidad de los miembros de la tripulación cuando se produzca un cambio de los miembros que la componen.

Artículo 23. *Comunicación de enrolamientos y desenrolamientos.*

1. El naviero, armador o propietario del buque o embarcación, bien directamente o a través del capitán o patrón, o del consignatario o persona autorizada legalmente, deberá comunicar a la Administración marítima los enrolamientos y desenrolamientos que se produzcan en sus buques o embarcaciones. Esta comunicación se efectuará a la mayor brevedad posible y a más tardar antes de la salida del buque o embarcación a la mar o, en caso de encontrarse en la mar, en el plazo máximo de veinticuatro horas, a través de la sede electrónica asociada del Ministerio de Transportes, Movilidad y Agenda Urbana.

Una vez comunicados los enrolamientos y desenrolamientos, el armador podrá acceder a un documento con el sello electrónico del Ministerio de Transportes, Movilidad y Agenda Urbana, que será el documento acreditativo de la formalización del enrolamiento o el desenrolamiento.

2. La información sobre enrolamientos y desenrolamientos proporcionada por los armadores será incorporada a las bases de datos de la Dirección General de la Marina Mercante.

Artículo 24. *Supervisión de enrolamiento y desenrolamiento de tripulantes.*

1. La Administración marítima podrá controlar en cualquier momento el cumplimiento de los requisitos a cumplir por los tripulantes y tomará las medidas oportunas cuando se detecte alguna irregularidad o incumplimiento, aplicando, en su caso, el régimen sancionador que corresponda.

2. Durante los reconocimientos periódicos reglamentarios o durante la ejecución de aquellos que se lleven a cabo de oficio, la Administración marítima podrá verificar que la tripulación reúne todos los requisitos de composición, cualificación y aptitud exigidos por la normativa vigente en esta materia.

Artículo 25. *Medidas provisionales y procedimiento de desenrolamiento de oficio.*

1. La Administración marítima podrá retener un buque o embarcación para evitar que se haga a la mar cuando considere que se pone en riesgo la seguridad marítima debido a la concurrencia de alguna de las siguientes circunstancias que revele que se vulnera la normativa aplicable a la tripulación mínima de seguridad:

a) Que un tripulante enrolado no cumpla los requisitos de titulación y certificados exigidos en relación con el puesto que ha de desempeñar a bordo.

b) Que un tripulante no disponga o no se encuentre en vigor la libreta de navegación marítima o el documento de identidad del marino.

c) Que un tripulante enrolado no se encuentre a bordo.

2. Cuando concurra alguna o varias de las anteriores circunstancias, independientemente de si el tripulante es miembro o no de la tripulación mínima de seguridad del buque, el jefe del Distrito Marítimo o el capitán marítimo podrán proceder al desembarque de oficio del tripulante, sin que con ello se vean afectados los contratos entre el armador y el tripulante afectado, además de adoptar las medidas necesarias para salvaguardar la seguridad de la navegación.

Cuando el desembarque del tripulante conlleve que el buque o embarcación incumpla la resolución de tripulación mínima establecida se suspenderá el despacho hasta que se presente nueva lista de tripulantes.

3. La resolución que adopte el capitán marítimo o el jefe de Distrito Marítimo es recurrible en alzada ante el Director General de la Marina Mercante en el plazo de un mes desde su notificación, de acuerdo con lo dispuesto en el artículo 121 y concordantes de la Ley 39/2015, de 1 de octubre.

Artículo 26. *Personas ajenas a la tripulación y al pasaje.*

1. El capitán del buque o embarcación podrá autorizar el embarque de personas ajenas a la tripulación y al pasaje siempre que ello sea compatible con el número máximo de personas que pueden embarcar, de conformidad con los certificados reglamentarios del buque.

2. El capitán del buque o embarcación se cerciorará de que todas las personas ajenas a la tripulación y al pasaje disponen de un seguro vigente o de una garantía financiera que cubra los riesgos de muerte o accidente con ocasión del viaje o viajes marítimos o prueba de mar que realice el buque con tales personas a bordo. El tomador de estos seguros será bien el propietario o armador del buque o embarcación o bien la entidad de la que dependan las personas ajenas a la tripulación. Las indemnizaciones del seguro o garantía financiera no podrán ser inferiores a las previstas para el seguro obligatorio de viajeros. La duración del contrato deberá cubrir, como mínimo, todo el período de navegación de las personas ajenas a la tripulación.

3. Las personas a embarcar ajenas a la tripulación y al pasaje dispondrán de un documento de identificación válido, ya sea documento nacional de identidad o pasaporte.

El embarque de una persona sin capacidad legal para decidir requiere autorización expresa de quien ostente la patria potestad o representación legal.

4. Las personas ajenas a la tripulación y al pasaje quedarán sometidas a las normas de seguridad, disciplina y buen orden bajo la autoridad del capitán del buque o embarcación.

5. Al embarque de las personas ajenas a la tripulación y al pasaje le será de aplicación lo dispuesto en el artículo 23 y se comunicarán a la Administración marítima los siguientes datos:

a) Nombre y apellidos.

b) Documento nacional de identidad, número de identidad de extranjero o pasaporte.

c) Puerto, día, mes y año.

d) Motivo del embarque.

e) Número de la póliza del seguro, compañía, fecha de inicio y fecha de finalización de la cobertura.

f) Con carácter opcional, observaciones y aclaraciones.

6. Las personas ajenas a la tripulación y al pasaje serán consignadas en la lista de tripulación, conforme a los formularios FAL.

7. Para el personal de las Administraciones públicas que deba embarcarse para el ejercicio de sus funciones en buques o embarcaciones en navegación sin pertenecer a la dotación no será de aplicación lo dispuesto en los apartados 2 y 5.e).

CAPÍTULO V

Régimen de autorización de entrada y de estancia de los buques y embarcaciones en los espacios marítimos españoles

Artículo 27. *Régimen general de autorización tácita de entrada de buques y embarcaciones.*

1. La entrada de buques o embarcaciones en los espacios marítimos en los que España ejerce soberanía, derechos soberanos o jurisdicción se entenderá autorizada si no existe resolución denegatoria expresa de la Capitanía Marítima:

a) Cuando se sujete al régimen de paso inocente, en navegación lateral.

b) Cuando se dirija a puerto, terminal o aguas interiores, una vez que el buque haya cumplimentado la solicitud de acuerdo con el procedimiento integrado de escala regulado reglamentariamente, a través de los medios establecidos a tal efecto.

c) Cuando se trate de una navegación en los espacios marítimos españoles en los que exista libertad de navegación.

Se exceptúan de esta autorización tácita los casos recogidos en el artículo siguiente.

2. La autorización tácita de entrada en los espacios marítimos españoles será compatible con el derecho de paso inocente y la libertad de navegación en esas aguas por parte de los buques que no se dirijan a puertos españoles, siempre que se ejerzan de conformidad con lo establecido en la Convención de las Naciones Unidas sobre el Derecho del Mar, en el capítulo IV del título I de la Ley 14/2014, de 24 de julio, de Navegación Marítima, y en la demás normativa, internacional y nacional, aplicable.

3. La Capitanía Marítima podrá requerir a cualquier buque o embarcación que ejerza el derecho de paso inocente, que vaya a hacer escala en un puerto nacional o que se dirija a las aguas interiores españolas, que informe inmediatamente de todos aquellos aspectos que puedan resultar relevantes en relación con su cumplimiento de la normativa marítima nacional e internacional.

4. La Capitanía Marítima podrá adoptar las medidas necesarias para prevenir los riesgos que pudieran representar determinados buques o embarcaciones para la seguridad de las personas, la seguridad marítima, de la navegación, o para la integridad del medio ambiente marino.

Artículo 28. *Buques que requieren autorización expresa de entrada.*

Requieren autorización expresa de entrada a otorgar por la Capitanía Marítima los buques y, en su caso, embarcaciones en los siguientes supuestos:

a) Los que transportan mercancías peligrosas de la clase 5.1 (productos a base de nitrato amónico de alto contenido en nitrógeno) o sustancias radioactivas y explosivos, tal como se definen en el Código Marítimo Internacional de mercancías peligrosas (Código IMDG) y en la normativa nacional en vigor.

Se podrán exceptuar de esta autorización aquellos casos en que ya exista un control de las condiciones de transporte de estas mercancías, incluida su comunicación a instituciones internacionales o de la Unión Europea.

b) Los buques tanque de casco único, tal como se definen en Reglamento (UE) n.º 530/2012 del Parlamento Europeo y del Consejo, de 13 de junio de 2012, relativo a la introducción acelerada de normas en materia de doble casco o de diseño equivalente para petroleros de casco único. En este caso, la autorización solo podrá concederse si se trata de un petrolero en dificultades que busque un lugar de refugio o cuando no transporte carga y se dirija a un puerto para su reparación.

c) Los buques que presenten avería, corrimiento de la carga, incendio a bordo, inundación o cualquier otra circunstancia que pudiera constituir un riesgo para la seguridad marítima o para la integridad del medio ambiente marino.

d) Los buques que hayan solicitado asistencia o refugio de acuerdo con el artículo 24 del Real Decreto 210/2004, de 6 de febrero, por el que se establece un sistema de seguimiento y de información sobre el tráfico marítimo. La concesión de esta autorización corresponde al Director General de la Marina Mercante.

e) Los buques que no hayan cumplido con los procedimientos de notificación y seguimiento de buques establecidos en el capítulo II del Real Decreto 210/2004, de 6 de febrero. Asimismo, aquellos buques a los que se les haya requerido información y se constate que es incorrecta o incompleta.

f) Los buques que, conforme a los artículos 13 y 16.1 del Real Decreto 210/2004, de 6 de febrero, no hayan cumplido con los deberes de notificación sobre mercancías peligrosas o contaminantes o puedan ser considerados como un riesgo potencial para la navegación o una amenaza para la seguridad marítima, la seguridad de la vida humana en el mar o para la integridad del medio ambiente marino.

g) Los buques rechazados de acuerdo con las previsiones del artículo 16 del Reglamento por el que se regulan las inspecciones de buques extranjeros en puertos españoles, aprobado por el Real Decreto 1737/2010, de 23 de diciembre.

La entrada de estos buques solo se puede autorizar conforme a lo previsto en el artículo 22.5 del Reglamento por el que se regulan las inspecciones de buques extranjeros en puertos españoles, en caso de fuerza mayor, consideraciones prioritarias de seguridad, o para reducir o minimizar el riesgo de contaminación o subsanar las deficiencias. Además, se exigirá siempre que el propietario, el naviero, el armador o el capitán del buque hayan aplicado las medidas adecuadas, a satisfacción de la Capitanía Marítima, para garantizar la entrada segura del buque.

h) Los buques y embarcaciones autónomos extranjeros.

Artículo 29. *Otorgamiento de autorización expresa de entrada.*

1. Cuando sea necesaria, se solicitará autorización de entrada con una antelación mínima de 48 horas de la llegada a los espacios marítimos españoles de los buques o embarcaciones.

2. Con carácter previo a la resolución sobre la autorización de entrada, la Capitanía Marítima evaluará los riesgos que el buque o embarcación pueda comportar para la seguridad de las personas, para la seguridad marítima y la de las instalaciones portuarias, y para la integridad del medio ambiente marino.

La Capitanía Marítima no autorizará la entrada del buque o embarcación en los espacios marítimos españoles cuando considere que se ponen en riesgo esos bienes jurídicos.

3. Autorizada la entrada de un buque o embarcación en los espacios marítimos españoles, la Capitanía Marítima podrá adoptar las medidas previstas a tal efecto en la legislación marítima española a los efectos de salvaguardar la seguridad marítima y prevenir la contaminación del medio ambiente marino. Esas medidas podrán incluir las de visitar, inspeccionar, imponer o condicionar el fondeo u ordenar la entrada en puerto o la expulsión de los espacios marítimos españoles del buque o embarcación.

4. El buque o embarcación estará obligado a cumplir los requerimientos y obligaciones indicados en la autorización de la Capitanía Marítima.

Artículo 30. *Prohibición de entrada.*

1. Cuando concurra una causa que lo justifique, la Autoridad Portuaria o la Administración marítima podrán prohibir a los buques o embarcaciones la entrada en un puerto o en los espacios marítimos españoles, respectivamente.

2. Asimismo, con carácter general, se prohibirá la entrada en los puertos o los espacios marítimos españoles a aquellos buques o embarcaciones sobre los que recaiga una sanción internacional que así lo determine.

3. Cuando un órgano judicial u otros órganos administrativos en el ejercicio de sus competencias acuerden la prohibición de entrada de un buque o embarcación en los puertos o los espacios marítimos españoles, las Administraciones portuaria y marítima colaborarán, en el ámbito de sus propias competencias, para hacer efectiva tal medida.

4. En cualquiera de los casos anteriores, se podrá solicitar la cooperación y auxilio de la Armada, de la Guardia Civil, así como del Servicio de Vigilancia Aduanera.

CAPÍTULO VI

Operaciones fuera de límites

Artículo 31. *Concepto de operaciones fuera de límites.*

Se entiende por operación fuera de límites aquella que se lleva a cabo por un buque o embarcación civil en aguas interiores marítimas o en el mar territorial, fuera de las aguas de la zona de servicio portuario, sin mediar fondeo, y que consiste en que reciba de uno o más buques o embarcaciones, helicópteros o drones la prestación de uno o varios de los siguientes servicios:

a) Aprovisionamiento de víveres, pertrechos, repuestos u otros materiales.
b) Entrega de piezas o equipos para su reparación o sustitución.
c) Trasbordo de tripulantes y de personas ajenas a la tripulación o al pasaje.
d) Fumigación del buque o del cargamento, toma de muestras y control de la mercancía, con retirada de los subproductos y residuos propios de la fumigación.

Artículo 32. *Actividades excluidas de operaciones fuera de límites.*

Las operaciones fuera de límites no permiten llevar a cabo las siguientes actividades:

a) Trasbordo de carga.
b) Transferencia, suministro o bombeo de combustibles, o de cualquier otra sustancia.
c) Reparaciones mayores.
d) Cualquier otra actividad que no sea alguna de las indicadas en el artículo anterior.

Artículo 33. *Buques excluidos de operaciones fuera de límites.*

1. No se podrán realizar operaciones fuera de límites por los siguientes buques:

a) Los que transporten sustancias radioactivas o cualquier otra de las mercancías de especial peligrosidad, a las que se refiere el artículo 15 del Reglamento Nacional de Admisión, Manipulación y Almacenamiento de Mercancías Peligrosas en los Puertos, aprobado por el Real Decreto 145/1989, de 20 de enero.
b) Aquellos a los que sea aplicable la medida de denegación de acceso prevista en el artículo 16 del Reglamento por el que se regula la inspección de buques extranjeros en puertos españoles.
c) Los que sean considerados un riesgo potencial por encontrarse en alguno de los supuestos indicados en los artículos 16 y 17 del Real Decreto 210/2004, de 6 de febrero.
d) Los que sean objeto de sanción internacional.

2. Las disposiciones de este capítulo no se aplicarán a las operaciones fuera de límites en las que los servicios se presten por un buque o embarcación de Estado, ni cuando los servicios se presten a los buques y embarcaciones de recreo, con excepción de los supuestos de la letra d) del apartado anterior.

Artículo 34. *Requisitos de las operaciones fuera de límites.*

1. Las operaciones fuera de límites estarán sujetas a las medidas específicas que se puedan establecer para garantizar la protección del medio ambiente marino y la prevención de accidentes, por parte de la Capitanía Marítima.
2. Tanto los buques y embarcaciones receptores como los que presten los servicios fuera de límites deberán estar dotados de un sistema de identificación automática de buques operativo y en funcionamiento en todo momento.
3. Los buques o embarcaciones que presten los servicios de las operaciones fuera de límites deberán estar despachados para esta actividad.
4. Cada Capitanía Marítima podrá dictar una resolución en la que se concreten, con carácter general, el ámbito geográfico, las condiciones y requisitos a los que se sujetará la realización de las operaciones fuera de límites, incluyendo, en su caso, los criterios que permitirían la reducción del plazo mínimo de presentación de las solicitudes de autorización de 48 horas, previsto en el apartado 2 del artículo 35.

Artículo 35. *Autorización de la Capitanía Marítima.*

1. El capitán o cualquier otra persona debidamente apoderada por el armador del buque que vaya a recibir los servicios fuera de límites deberá, como requisito previo, nombrar agente consignatario, que permanecerá localizable desde que se solicite la autorización hasta que finalice la operación.

2. El agente consignatario deberá solicitar autorización a la Capitanía Marítima mediante la presentación de la declaración contenida en el formulario que a tal fin estará disponible en la sede electrónica asociada del Ministerio de Transportes, Movilidad y Agenda Urbana.

La solicitud se presentará al menos cuarenta y ocho horas antes del inicio de la operación fuera de límites, por los medios electrónicos establecidos.

Con igual antelación, el consignatario enviará dicho formulario al Centro de Coordinación de Salvamento que corresponda.

3. La autorización de la Capitanía Marítima determinará la localización geográfica en la cual tendrá lugar la operación fuera de límites, así como las condiciones y requisitos que habrán de seguirse para su realización.

La autorización se entenderá concedida cuando así lo prevea la resolución de la Capitanía Marítima citada en apartado 4 del artículo 34, salvo que se deniegue de manera expresa en el plazo de 48 horas desde que se presentó su solicitud.

4. El consignatario comunicará las instrucciones contenidas en esta resolución al capitán del buque receptor de los servicios fuera de límite.

5. Además de la autorización de la Capitanía Marítima, los interesados deberán contar con las autorizaciones exigidas por otros organismos públicos, así como cumplir cualquier normativa o instrucción que resulte aplicable.

Artículo 36. *Denegación de la autorización.*

1. La Capitanía Marítima no otorgará la autorización solicitada si considera que la operación fuera de límites de que se trata pone en riesgo la seguridad marítima, de la vida humana en la mar o la integridad del medio ambiente marino.

2. La Capitanía Marítima también notificará la denegación de la autorización al Centro de Coordinación de Salvamento correspondiente.

3. Contra la denegación de la autorización podrá interponerse recurso de alzada ante el Director General de la Marina Mercante.

Artículo 37. *Procedimiento operacional.*

1. El buque receptor de los servicios comunicará al Centro de Coordinación de Salvamento que corresponda su previsión sobre las horas de inicio y final, y las condiciones meteorológicas y oceanográficas estimadas, con al menos una hora de antelación al inicio de la operación autorizada.

2. El Centro de Coordinación de Salvamento informará de la idoneidad, la viabilidad y seguridad de cada operación, según sus características en relación con:

a) El estado y la densidad del tráfico marítimo.

b) Las circunstancias meteorológicas, de acuerdo con la información proporcionada por la Agencia Estatal de Meteorología.

c) El estado de la mar.

d) Cualquier otra incidencia que pueda afectarla.

En función de la valoración de las condiciones de la operación, el Centro de Coordinación de Salvamento propondrá a la Capitanía Marítima la prohibición, suspensión o aplazamiento de la operación, o el establecimiento de un emplazamiento alternativo donde llevarla a cabo. La Capitanía Marítima tomará una decisión de manera inmediata.

3. Durante la operación, los buques receptores y las unidades de servicio exhibirán, según proceda, las marcas y luces prescritas en el Convenio sobre el Reglamento Internacional para prevenir los abordajes, hecho en Londres el 20 de octubre de 1972.

4. Cuando se desarrolle simultáneamente más de una operación fuera de límites, el capitán de cada buque receptor extremará las precauciones para no generar una situación de aproximación excesiva con ninguna otra de las operaciones.

Artículo 38. *Suspensión y desistimiento de la operación.*

1. La operación autorizada no se llevará a cabo cuando las condiciones de mar y viento, en relación con la clase y características de la operación, del buque receptor y del que preste los servicios, no permitan realizarla con seguridad a criterio de la Capitanía Marítima.

2. En todo caso, se suspenderá el inicio de la operación en los siguientes casos:

a) Cuando su desarrollo se vaya a producir en condiciones de visibilidad reducida.

b) Cuando se encuentre en la zona un buque sin gobierno, entendiendo por tal el que es incapaz de maniobrar en la forma exigida por el Reglamento Internacional para prevenir los abordajes.

c) Cuando algunos de los buques de la operación dejaren de emitir la señal AIS o no respondieren a las llamadas del Centro de Coordinación de Salvamento.

3. De sobrevenir alguna de estas circunstancias con la operación ya iniciada, la Capitanía Marítima acordará su suspensión.

4. A criterio de alguno de los capitanes de esos buques o embarcaciones que participan en la operación también se podrá desistir de la misma, lo que se comunicará a la Capitanía Marítima.

Artículo 39. *Información en tiempo real durante la operación.*

1. El buque receptor informará, en tiempo real, al Centro de Coordinación de Salvamento:

a) Del inicio y del fin de la operación.

b) En su caso, del desistimiento, suspensión y reanudación de la operación.

c) Y de cualquier incidente o circunstancia relevante para la seguridad marítima o la integridad del medio ambiente marino que se produzca u observe durante su desarrollo.

2. El buque o embarcación que preste el servicio informará al Centro de Coordinación de Salvamento de su salida a dicho servicio y de su regreso.

CAPÍTULO VII

Medidas aplicables a los buques en tránsito que realicen descargas contaminantes en los espacios marítimos españoles

Artículo 40. *Prevención de descargas contaminantes en los espacios marítimos españoles.*

1. La Administración marítima española adoptará las medidas previstas en este capítulo para evitar y, en su caso, sancionar la descarga de sustancias contaminantes por parte de buques que se hallen en tránsito en los espacios marítimos españoles, incluidos los estrechos utilizados para navegación internacional sujetos al régimen de paso en tránsito sobre los que España ejerza jurisdicción, así como en alta mar.

2. La adopción de estas medidas procederá cuando tengan lugar o puedan producirse descargas de sustancias contaminantes por parte de cualquier buque, con independencia del pabellón que enarbole, e incluidos los aliscafos, los aerodeslizadores, los sumergibles y los artefactos navales.

Se exceptúan de las previsiones de este capítulo los buques de guerra, las unidades navales auxiliares u otros buques que, siendo propiedad de un Estado o estando a su servicio, presten únicamente servicios oficiales de carácter no comercial.

3. A los efectos de este capítulo, se entenderá por descarga cualquier derrame procedente de un buque por cualquier causa, como se menciona en el artículo 2 del Convenio internacional para prevenir la contaminación de los buques (1973) y su protocolo de 1978 (Convenio MARPOL 73/78), en su versión actualizada.

Se consideran sustancias contaminantes las derivadas de hidrocarburos, residuos de petróleo y otras sustancias nocivas para el medio ambiente marino, de acuerdo con la normativa aplicable y, en especial, la regulación contenida en el anexo I (hidrocarburos) y el anexo II (sustancias nocivas líquidas a granel) del Convenio MARPOL 73/78.

4. Las descargas de sustancias contaminantes previstas en este capítulo no constituirán infracción cuando se realicen en las condiciones previstas por la normativa aplicable.

Artículo 41. *Colaboración con otros Estados.*

1. En el supuesto de que la Administración marítima española tenga conocimiento de una descarga contaminante efectuada en los espacios marítimos españoles, a excepción de las aguas interiores marítimas, colaborará con la del Estado rector del puerto en el que vaya a realizar la siguiente escala el buque implicado.

Se prestará la misma colaboración cuando la descarga contaminante haya tenido lugar en los espacios marítimos de otro Estado y el buque implicado realice la siguiente escala en un puerto español.

A estos fines, se emplearán los mecanismos de cooperación previstos en la normativa nacional e internacional.

2. Cuando la siguiente escala del buque sea en un puerto de otro Estado miembro de la Unión Europea, la Administración marítima española cooperará estrechamente en la realización de inspecciones y la adopción de las medidas de policía, así como cualesquiera otras que pudieran resultar pertinentes.

3. En el caso de que el buque realizase su siguiente escala en un puerto de un Estado no comunitario, la Administración marítima española remitirá al Estado rector de dicho puerto la información sobre la descarga contaminante efectuada y solicitará que emprenda las actuaciones adecuadas en relación con la citada descarga.

4. En cualquiera de estos casos, la Administración marítima española informará al Estado del pabellón del buque.

Artículo 42. *Medidas aplicables.*

1. Cuando existan pruebas concluyentes de que un buque que navegue por el mar territorial español o por aguas situadas en la zona económica exclusiva española haya efectuado una descarga contaminante que suponga o pueda suponer un perjuicio considerable para los recursos naturales de dichas aguas o bien para la costa o los bienes a ella vinculados, la Administración marítima española adoptará las medidas de policía necesarias.

2. Las medidas de policía incluirán, en su caso, la detención del buque. Cuando proceda, para la tutela de dichos bienes jurídicos, se iniciará el oportuno expediente sancionador o bien se remitirán las actuaciones al Ministerio Fiscal. En todo caso, se informará de los hechos al Estado del pabellón del buque.

3. Las medidas adoptadas se llevarán a cabo de conformidad con la parte XII, sección 7, de la Convención de las Naciones Unidas sobre el Derecho del Mar de 1982. En concreto, se facilitará la audiencia de los testigos, la admisión de pruebas presentadas por las autoridades de otros Estados o por una organización internacional, permitiendo la participación en el procedimiento de los representantes oficiales de cualquiera de estos

CAPÍTULO VIII

Fondeo de buques y condiciones de navegación

Artículo 43. *Fondeo e interrupción de la navegación de buques en aguas interiores marítimas y en el mar territorial.*

1. Los buques mercantes no podrán fondear ni interrumpir la navegación en el mar territorial español o en las aguas interiores marítimas que no formen parte de las zonas de servicios portuarias o de las zonas de detención y fondeo designadas por la Administración marítima. Se exceptúan los supuestos de avería, fuerza mayor o autorización expresa de la Administración marítima.

2. Si se produce el fondeo o la interrupción de la navegación por avería o causa de fuerza mayor, el capitán del buque deberá notificar a la Capitanía Marítima y al Centro de Coordinación de Salvamento más próximo al lugar donde ocurran los hechos, de manera inmediata, la siguiente información:

a) Lugar, fecha y hora de la interrupción o del fondeo.
b) Causa que lo motiva, condiciones de navegabilidad del buque y asistencia que necesita.
c) Tiempo estimado de permanencia en las aguas o fondeadero.
d) Cantidad y clase de mercancías a bordo, incluida su estiba, y en particular de la carga de mercancías peligrosas y mercancías contaminantes.
e) Puerto de procedencia y destino.
f) Datos de los armadores, fletadores, agentes, entidades aseguradoras (club P&I) y su representante en España.
g) Cualquier otra información que le sea requerida en atención a las circunstancias del fondeo.

3. En los supuestos del apartado anterior, cuando el tiempo estimado de fondeo o interrupción de la navegación vaya a superar 24 horas o la gravedad de la situación lo justifique, se exigirá al capitán del buque:

a) Que designe un consignatario.
b) Que asegure la disponibilidad de un remolcador con capacidad suficiente de tiro para el buque de que se trate.
c) Que adopte, en general, aquellas medidas que puedan ser precisas para garantizar la seguridad marítima y para la prevención de la contaminación del medio ambiente marino.

4. Cuando el fondeo o la interrupción de la navegación sea autorizado por la Administración marítima, se exigirá al capitán del buque, al menos, la designación de un consignatario y la adopción de las medidas que garanticen la seguridad marítima y la prevención de la contaminación del medio ambiente marino.
5. Las condiciones para la autorización de la detención y fondeo en las zonas designadas por la Administración marítima se determinarán por las normas e instrucciones dictadas por la Capitanía Marítima en cuyo ámbito geográfico de competencia se encuentren dichas zonas.

Artículo 44. *Autorización de fondeo de buques tanque u otros que transporten sustancias nocivas para el medio ambiente marino.*

1. Los buques-tanque de productos petrolíferos, quimiqueros o gaseros u otros que transporten sustancias contaminantes del medio ambiente marino que, sin tener como punto de destino o descarga de todo o parte de su cargamento algún puerto o terminal situados en España, pretendan utilizar espacios marítimos españoles fuera del mar territorial como lugar de fondeo, en espera de órdenes, instrucciones o cualquier otra circunstancia equiparable, deberán contar con autorización expresa de la Capitanía Marítima correspondiente.
2. La solicitud de esta autorización incluirá la siguiente información:

a) La hora estimada de llegada al fondeadero. Esta información se comunicará a intervalos de setenta y dos, cuarenta y ocho, veinticuatro, doce y seis horas antes de la llegada.
b) El puerto de procedencia y destino.
c) El tipo y cantidad de carga.
d) El nombre, dirección postal y electrónica, teléfono, correo electrónico y fax de los navieros o armadores y del propietario registral del buque, entidades aseguradoras (club P&I) y su representante en España.
e) El número de tripulantes, nacionalidad y titulación profesional del capitán y oficiales de puente y máquinas, expresando la autoridad que expidió dicha titulación.
f) El tiempo previsto de estancia en el fondeadero.

Artículo 45. *Condiciones y obligaciones para el fondeo de buques tanque u otros que transporten sustancias nocivas para el medio ambiente marino.*

1. A la vista de la información a que se refiere el artículo anterior, la Capitanía Marítima podrá autorizar o denegar dicha solicitud en atención a las condiciones en que se realizará el fondeo y para evitar los daños que resultarían de un accidente de este tipo de buques.

2. En caso de autorización para fondear, el buque deberá cumplir necesariamente las siguientes condiciones:

a) Fondear en la posición geográfica indicada.
b) Someterse, si así lo acuerda la Capitanía Marítima, a una inspección de seguridad a la llegada al fondeadero, cuyo resultado podrá dar lugar a la adopción de medidas cautelares e incluso a la revocación de la autorización de fondeo.

3. Para permanecer en situación de fondeado el buque deberá cumplir las siguientes obligaciones:

a) Contratar un remolcador con potencia de tiro suficiente en relación con el buque de que se trate y dotado de medios de lucha contra la contaminación, que se mantendrá permanentemente operativo mientras dure su estancia. El capitán del buque deberá atender cualquier petición de información que formule el capitán del remolcador.
b) Mantener en todo momento el equipo propulsor en situación de funcionamiento inmediato, la línea del sistema contraincendios presurizada y, además, las señales reglamentarias de fondeo, debiendo tener todos los focos de cubierta y puente iluminados durante toda la noche.
c) Comprobar su posición geográfica periódicamente y registrarla en el diario de navegación cada hora. El capitán informará, cada cuatro horas, al Centro de Coordinación de Salvamento de la posición exacta de fondeo y de cualquier novedad que pueda afectar a la seguridad del buque y tripulación, especialmente cuando la posición del fondeo resulte alterada por causas externas.
d) Mantener las correspondientes guardias de puente y máquinas. En el puente deberán encontrarse en todo momento, al menos, un oficial y un miembro de la tripulación debidamente cualificados. En cada una de las guardias se comprobarán los sistemas de arranque y gobierno del buque.
e) Durante la estancia en el fondeadero no podrá realizarse ningún trasiego de carga, limpieza de tanques, ni trabajos de reparación en máquinas y cubierta sin la correspondiente autorización.
f) Cumplir las instrucciones de la Capitanía Marítima que durante el fondeo se impartan en lo atinente a la seguridad marítima y prevención de la contaminación del medio marino.

4. Los cambios y movimientos de tripulación del buque durante su estancia en el fondeadero tendrán lugar por causa justificada y previa autorización de la Capitanía Marítima.

Artículo 46. *Restricciones a la navegación en las aguas de servicio de los puertos comerciales.*

1. La navegación en las aguas de servicio de los puertos comerciales respetará las reglas previstas en el Convenio sobre el Reglamento Internacional para prevenir los abordajes, hecho en Londres el 20 de octubre de 1972.
2. Las embarcaciones de recreo de eslora total inferior a 20 metros y los artefactos flotantes de recreo no estorbarán el tránsito del resto de buques y embarcaciones en las aguas de servicio de los puertos comerciales.

CAPÍTULO IX

Infracciones y sanciones

Artículo 47. *Infracciones administrativas.*

1. Constituyen infracciones administrativas en el ámbito de la marina mercante las acciones u omisiones tipificadas en el capítulo I del título IV del libro tercero del Texto Refundido de la Ley de Puertos del Estado y de la Marina Mercante, aprobado por Real Decreto Legislativo 2/2011, de 5 de septiembre, así como contra lo preceptuado en este reglamento.

2. El cuadro de infracciones establecidas en el Texto Refundido de la Ley de Puertos del Estado y de la Marina Mercante se completa con las especificaciones previstas en este capítulo.

Artículo 48. *Sanciones administrativas.*

1. Las acciones u omisiones que sean constitutivas de infracción serán sancionadas según las disposiciones contenidas en el capítulo II del título IV del libro tercero 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.

2. El cuadro de sanciones establecidas en el artículo 312 del Texto Refundido de la Ley de Puertos del Estado y de la Marina Mercante se completa con las graduaciones de este capítulo.

Artículo 49. *Infracciones administrativas graves y sanciones por perjudicar gravemente la seguridad marítima.*

1. De conformidad con el artículo 307.2.b) 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, constituyen infracciones administrativas graves:

a) Incumplir las normas de seguridad, disciplina y buen orden a bordo de los buques y embarcaciones.

b) La entrada de buques o embarcaciones en espacios marítimos españoles sin autorización expresa de la Administración marítima cuando esta resulte preceptiva.

c) Incumplir los requerimientos y obligaciones indicados en la autorización expresa de entrada en espacios marítimos españoles.

d) Realizar actividades excluidas de operaciones fuera de límites.

e) Realizar operaciones fuera de límites por buques o embarcaciones que se encuentran excluidos.

f) Realizar operaciones fuera de límites sin autorización o incumpliendo sus condiciones.

g) Estorbar el tránsito de buques y embarcaciones en las aguas de servicio de los puertos comerciales.

h) Detenerse o fondear sin autorización expresa de la Administración marítima o incumpliendo las condiciones impuestas por ésta.

i) Incumplir las condiciones u obligaciones para el fondeo de buques tanque u otros que transporten sustancias nocivas para el medio ambiente marino.

j) Incumplir las medidas impuestas por la Administración marítima para el fondeo o la interrupción de la navegación en aguas interiores marítimas y en el mar territorial.

2. Para las infracciones graves recogidas en el apartado anterior, las sanciones serán:

a) En los supuestos de la letra a):

1.º Multa de 1.000 a 3.000 euros para embarcaciones;
2.º Multa de 3.001 a 6.000 euros para buques de hasta 45 metros de eslora; y
3.º Multa de 6.001 a 15.000 euros para buques a partir de 45 metros de eslora.

b) En los supuestos de las letras b), c), d), e), f), h) y j):

1.º Multa de 2.000 a 10.000 euros para embarcaciones;
2.º Multa de 10.001 a 60.000 euros para buques de hasta 45 metros de eslora; y
3.º Multa de 60.001 a 180.000 euros para buques a partir de 45 metros de eslora.

c) En los supuestos de la letra g), multa de 3.000 a 15.000 euros.
d) En los supuestos de la letra i):

1.º Multa de 15.000 a 60.000 euros para buques de hasta 45 metros de eslora; y
2.º Multa de 60.001 a 180.000 euros para buques a partir de 45 metros de eslora.

Artículo 50. *Infracciones administrativas graves y sanciones por incumplimiento de las normas de titulación.*

1. De conformidad con el artículo 307.2.h) 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, la falta de titulación habilitante de los miembros de la tripulación o exceder sus atribuciones constituye infracción administrativa grave.

2. Para las infracciones graves recogidas en el apartado anterior, las sanciones serán de:

a) Multa de 1.000 a 6.000 euros para embarcaciones;
b) Multa de 6.001 a 15.000 euros para buques de hasta 45 metros de eslora; y
c) Multa de 15.001 a 60.000 euros para buques a partir de 45 metros de eslora.

Artículo 51. *Infracciones administrativas graves y sanciones por incumplimiento de las normas sobre reconocimientos y certificados del buque.*

1. De conformidad con el artículo 307.2.k) 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, el incumplimiento de la resolución de tripulación mínima de seguridad al hacerse a la mar o emprender la navegación constituye infracción administrativa grave.

2. Para las infracciones graves recogidas en el anterior, las sanciones serán de:

a) Multa de 1.000 a 6.000 euros para embarcaciones;
b) Multa de 6.001 a 15.000 euros para buques de hasta 45 metros de eslora; y
c) Multa de 15.001 a 60.000 euros para buques a partir de 45 metros de eslora.

Artículo 52. *Infracciones administrativas graves y sanciones por incumplimiento de las obligaciones relativas a la documentación reglamentaria del buque.*

1. De conformidad con el artículo 307.3.c) 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, constituyen infracciones administrativas graves:

a) Hacerse a la mar o emprender la navegación sin llevar a bordo el rol de despacho y dotación.
b) La carencia, deterioro o inexactitud en la información contenida en el rol de despacho y dotación.

2. Para las infracciones graves recogidas en el apartado anterior, las sanciones serán:

a) En los supuestos de la letra a):

1.º Multa de 500 a 1.000 euros para embarcaciones;
2.º Multa de 1.001 a 3.000 euros para buques de hasta 45 metros de eslora; y
3.º Multa de 3.001 a 10.000 euros para buques a partir de 45 metros de eslora.

b) En los supuestos de la letra b):

1.º Multa de 1.000 a 3.000 euros para embarcaciones;
2.º Multa de 3.001 a 6.000 euros para buques de hasta 45 metros de eslora; y
3.º Multa de 6.001 a 15.000 euros para buques a partir de 45 metros de eslora.

Artículo 53. *Infracciones administrativas graves y sanciones por incumplimiento de las normas sobre despacho de buques y embarcaciones, enrolamiento de tripulaciones y régimen del rol.*

1. De conformidad con el artículo 307.3.g) 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, constituyen infracciones administrativas graves:

a) Hacerse a la mar o emprender la navegación sin el correspondiente despacho o incumpliendo sus condiciones.
b) Incumplir las normas sobre el régimen de enrolamiento y desenrolamiento de los tripulantes.

2. Para las infracciones graves recogidas en el apartado anterior, las sanciones serán:

a) En los supuestos de la letra a):

1.º Multa de 2.000 a 6.000 euros para embarcaciones;
2.º Multa de 6.001 a 30.000 euros para buques de hasta 45 metros de eslora; y
3.º Multa de 30.001 a 120.000 euros para buques a partir de 45 metros de eslora.

b) En los supuestos de la letra b):

1.º Multa de 2.000 a 6.000 euros para embarcaciones;
2.º Multa de 6.001 a 18.000 euros para buques de hasta 45 metros de eslora; y
3.º Multa de 18.001 a 40.000 euros para buques a partir de 45 metros de eslora.

Artículo 54. *Infracciones administrativas graves y sanciones por incumplimiento del deber de facilitar información.*

1. De conformidad con el artículo 307.3.ñ) 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, constituyen infracciones administrativas graves:

a) No facilitar a la Administración marítima la documentación necesaria en relación con el régimen de autodespacho o hacerlo de modo incorrecto.
b) No facilitar a la Administración marítima la documentación necesaria en relación con el régimen de despacho simplificado o hacerlo de modo incorrecto.
c) No comunicar a la Administración marítima las modificaciones en la documentación relativa al régimen de despacho simplificado.
d) No comunicar a la Administración marítima la información relativa al rol de despacho y dotación o hacerlo de modo incorrecto.
e) No comunicar a la Administración marítima los enrolamientos y desenrolamientos o hacerlo de modo incorrecto.
f) No facilitar a la Administración marítima la información requerida a los buques y embarcaciones que ejerzan el derecho de paso inocente, que vayan a hacer escala en un puerto nacional, que se dirijan a aguas interiores españolas o hacerlo de modo incorrecto.
g) Presentar la solicitud de autorización expresa de entrada en espacios marítimos españoles fuera del plazo previsto en este reglamento.
h) Presentar la solicitud de autorización para la recepción de servicios fuera de límites fuera del plazo previsto en este reglamento.
i) No comunicar al Centro de Coordinación de Salvamento la información prevista en este reglamento en relación con las operaciones fuera de límites o hacerlo de modo incorrecto.
j) No comunicar el fondeo o la interrupción de la navegación cuando sea preceptivo o hacerlo de modo incorrecto.

2. Para las infracciones graves recogidas en el apartado anterior, las sanciones serán:

a) En el supuesto de las letras a), b), c), f) y j):

1.º Multa de 2.000 a 6.000 euros para embarcaciones;
2.º Multa de 6.001 a 30.000 euros para buques de hasta 45 metros de eslora; y
3.º Multa de 30.001 a 120.000 euros para buques a partir de 45 metros de eslora.

b) En los supuestos de la letra d):

1.º Multa de 1.000 a 3.000 euros para embarcaciones;
2.º Multa de 3.001 a 6.000 euros para buques de hasta 45 metros de eslora; y
3.º Multa de 6.001 a 15.000 euros para buques a partir de 45 metros de eslora.

c) En los supuestos de las letras e) e i):

1.º Multa de 2.000 a 6.000 euros para embarcaciones;
2.º Multa de 6.001 a 18.000 euros para buques de hasta 45 metros de eslora; y
3.º Multa de 18.001 a 40.000 euros para buques a partir de 45 metros de eslora.

d) En los supuestos las letras g) y h):

1.º Multa de 1.000 a 3.000 euros para embarcaciones;
2.º Multa de 3.001 a 9.000 euros para buques de hasta 45 metros de eslora; y
3.º Multa de 9.001 a 18.000 euros para buques a partir de 45 metros de eslora.

Artículo 55. *Infracciones administrativas graves y sanciones por navegar sin sistemas de señalización.*

1. De conformidad con el artículo 307.3.o) 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, constituyen infracciones administrativas graves:

a) Participar en operaciones fuera de límites sin estar provisto de un Sistema de Identificación Automática.
b) No mantener en funcionamiento en todo momento el Sistema de Identificación Automática en la realización de operaciones fuera de límites.

2. Para las infracciones graves recogidas en el apartado anterior, las sanciones serán de:

1.º Multa de 2.000 a 6.000 euros para embarcaciones;
2.º Multa de 6.001 a 18.000 euros para buques de hasta 45 metros de eslora; y
3.º Multa de 18.001 a 40.000 euros para buques a partir de 45 metros de eslora.

§ 103

Ley 3/2001, de 26 de marzo, de Pesca Marítima del Estado. [Inclusión parcial]

Jefatura del Estado
«BOE» núm. 75, de 28 de marzo de 2001
Última modificación: 18 de marzo de 2023
Referencia: BOE-A-2001-6008

JUAN CARLOS I

REY DE ESPAÑA

A todos los que la presente vieren y entendieren.

Sabed: Que las Cortes Generales han aprobado y Yo vengo en sancionar la siguiente Ley.

EXPOSICIÓN DE MOTIVOS

La tradición e importancia de la actividad pesquera de la flota española y de nuestro comercio de productos de la pesca, con la existencia de regiones altamente dependientes de dichas actividades, han configurado un subsector económico de gran importancia en el conjunto de la economía nacional, que obliga al establecimiento de un marco legislativo enunciador de los principios generales orientadores del régimen jurídico del sector económico y productivo de la pesca.

En efecto, la flota española es la más importante de la Comunidad Europea, aunque la importancia económica y social del sector pesquero no puede estimarse únicamente teniendo en cuenta la actividad estrictamente extractiva, ya que las especiales características de la actividad le confieren un efecto multiplicador extraordinario. Así, lo que genéricamente conocemos como sector económico pesquero es un conglomerado de actividades íntimamente relacionadas que, basadas en la explotación y aprovechamiento de los recursos marinos vivos, abarca actividades como la pesca extractiva, la comercialización, la transformación, la construcción naval, la industria auxiliar y los servicios relacionados, que configuran un conjunto económico y social inseparable.

El hecho de que la actividad pesquera se base en la explotación de recursos vivos renovables, confiere a la correcta gestión de los mismos una importancia preponderante sobre el resto de los aspectos de la política pesquera. Sin recursos, ninguna de las demás actividades relacionadas que configuran el sector pesquero en su conjunto tienen sentido alguno. Es por tanto de capital importancia asegurar que el aprovechamiento de los mismos se realice bajo cánones que aseguren la sostenibilidad de la actividad, como único medio para lograr un aprovechamiento óptimo y duradero.

Las poblaciones de peces se distribuyen en determinadas áreas de los mares y océanos, sin entender de fronteras políticas. Es biológicamente imposible pretender la gestión de una parte del conjunto de la población sin contar con el resto de la comunidad, que mantiene entre sí estrechas interacciones. Por este motivo, a menudo la cooperación internacional constituye el "sine qua non" de una adecuada gestión de los recursos pesqueros.

El artículo 130.1 de nuestra Constitución emplaza a los poderes públicos en orden a modernizar y desarrollar todos los sectores económicos, con especial referencia al sector pesquero. Los principios constitucionales de libertad de empresa en el marco de la economía de mercado y la función social de la riqueza nacional, contenidos en los artículos 38 y 128, son la base de la regulación del sector pesquero contenida en esta Ley.

Desde la integración de España en las Comunidades Europeas, las Instituciones Comunitarias han asumido buena parte de las competencias que el Estado tenía en la materia, conforme a la previsión contenida en los artículos 93 y 96 de la Constitución. El derecho comunitario, y por tanto la política pesquera común, han pasado a formar parte del ordenamiento interno.

La política pesquera común y la gestión de la pesca marítima se basan en la protección de los recursos, y tienden a lograr el desarrollo sostenible del sector pesquero, mediante un régimen basado en el equilibrio de las disponibilidades existentes y su explotación racional y responsable, de modo que se consiga el empleo óptimo de los factores de producción, favoreciendo así la rentabilidad y mejorando las condiciones socioeconómicas del sector pesquero a medio y largo plazo, especialmente la de las poblaciones locales dependientes de la pesca.

En el orden internacional, la Convención de las Naciones Unidas sobre Derecho del Mar de 1982, ratificada por España mediante instrumento de 20 de diciembre de 1996, emplaza a los Estados para que incorporen a su ordenamiento interno las medidas de gestión responsable de los recursos pesqueros, tanto en sus zonas económicas exclusivas como en alta mar, correspondiendo a la Comunidad Europea la obligación de establecer las medidas necesarias en relación con los nacionales de los Estados miembros, así como la competencia para cooperar con terceros países y Organismos internacionales con la finalidad de conservar y proteger los recursos vivos. Las conferencias y convenios internacionales establecen compromisos para los Estados, que han de orientar su política pesquera hacía objetivos concretos.

Así, los objetivos derivados de la Conferencia de las Naciones Unidas sobre Medio Ambiente y Desarrollo Sostenible y el Código de Conducta de la FAO para la Pesca Responsable forman parte, asimismo, del marco jurídico aplicable a la actividad pesquera.

Por su parte, los múltiples Acuerdos de pesca entre la Comunidad Europea y países terceros en nombre de los Estados miembros, contienen la normativa que ha de respetar nuestra flota en aguas de dichos Estados, con la correspondiente obligación de velar por su cumplimiento.

A su vez, el ámbito de la actividad comercial de los productos de la pesca se ha visto modificado por la política pesquera común, los acuerdos de la Organización Mundial del Comercio y el Espacio Económico Europeo, que han producido modificaciones sustanciales en los intercambios comerciales.

De conformidad con la jurisprudencia del Tribunal Constitucional, el ejercicio de la potestad normativa estatal exige una interpretación del alcance y los límite de la competencia legislativa del Estado definida en la Constitución y en los Estatutos, imprescindible, en todo caso, en el "iter" de elaboración de toda norma o acto de los poderes públicos.

El artículo 149.1.19.a de la Constitución atribuye al Estado la competencia exclusiva en materia de pesca marítima, sin perjuicio de las competencias que en la ordenación del sector se atribuyan a las Comunidades Autónomas. A su vez el artículo 148.1.11.a, establece la competencia exclusiva de las Comunidades Autónomas en materia de pesca en aguas interiores, marisqueo y acuicultura. Los Estatutos de Autonomía atribuyen a las Comunidades Autónomas competencias de desarrollo legislativo y ejecución de la normativa básica del Estado en materia de ordenación del sector pesquero. La doctrina del Tribunal Constitucional ha dotado de contenido material a los títulos competenciales "pesca marítima" y "ordenación del sector pesquero". La Ley regula el ámbito estricto de la pesca marítima,

competencia exclusiva del Estado y por tanto vedada a la acción normativa y ejecutiva de las Comunidades Autónomas, y contiene las imprescindibles garantías de certidumbre jurídica en la definición de la normativa básica en materia de ordenación del sector pesquero, lo que permitiría a las Comunidades Autónomas ejercer sus competencias de desarrollo y ejecución del marco jurídico estatal estableciendo los ordenamientos complementarios que satisfagan sus propios intereses.

La Ley establece, asimismo, al amparo del artículo 149.1.13.a de la Constitución, la normativa básica sobre la comercialización de los productos pesqueros, regulando la importación de los mismos en base a la competencia exclusiva del Estado establecida en el artículo 149.1.10.a La necesaria coherencia de la política económica exige un marco jurídico común que asegure un tratamiento uniforme en todo el territorio nacional de dicha actividad comercial, en orden a la consecución de los objetivos económicos del sector pesquero, evitando que se produzcan disfunciones por la estrecha interdependencia de las actuaciones comerciales, no sólo entre sí sino también en relación directa con la actividad extractiva, ya que la prohibición de comercializar productos capturados contraviniendo la normativa sobre protección y conservación de los recursos pesqueros es la forma más eficaz de disuasión de capturas ilegales y la mejor garantía de una política de pesca responsable. Corresponde a las Comunidades Autónomas, en el ejercicio de las competencias estatutarias asumidas en materia de comercio interior, el desarrollo y ejecución de la normativa básica en su ámbito territorial, con el fin de lograr un mercado nacional de productos pesqueros transparente, dinámico, competitivo y con información veraz a los consumidores, lo que supondrá el aumento del valor añadido de dichos productos en beneficio del sector pesquero y de la economía nacional, en función de su mayor aportación al producto interior bruto.

La política de fomento de la investigación pesquera y oceanográfica, realizada por el Instituto Español de Oceanografía, es el instrumento indispensable que permitirá orientar el diseño de una política pesquera realista, adecuando la actividad extractiva a las disponibilidades existentes y, en su caso, a la explotación por nuestra flota de nuevas especies en otros caladeros.

En efecto, el hecho de tratarse de la gestión de recursos vivos hace que la investigación pesquera y oceanográfica revista una importancia capital para conocer los factores biológicos que influyen en la abundancia de las poblaciones de peces, de sus interacciones con el medio marino, del efecto del índice de mortalidad de pesca, así como de otros tales como los métodos, zonas y épocas de captura.

La presente Ley regula, finalmente, el régimen de infracciones y sanciones que recoge los criterios sustantivos contenidos en la jurisprudencia del Tribunal Constitucional, diferenciando el ámbito material correspondiente a la pesca marítima, competencia exclusiva del Estado, del correspondiente a la ordenación del sector pesquero y la comercialización de productos pesqueros, materias de competencia compartida, en la que corresponde a las Comunidades Autónomas el desarrollo legislativo y la ejecución de la normativa básica del Estado.

De acuerdo con ello, el régimen sancionador propio de la pesca marítima es competencia exclusiva del Estado y se aplica en las aguas exteriores. En materia de ordenación del sector y de comercialización de productos pesqueros, la Ley establece el catálogo mínimo de infracciones y sanciones de aplicación común y uniforme en todo el territorio y en las aguas bajo jurisdicción o soberanía nacional. Así, todas las Comunidades Autónomas, tanto las del litoral por su competencia de desarrollo y ejecución de la normativa básica en materia de "ordenación del sector pesquero", como las del interior, por tener atribuciones estatutarias en materia de "comercio interior", conforme a sus respectivos Estatutos de Autonomía, son competentes para inspeccionar y sancionar las conductas tipificadas por la Ley.

En conclusión, la Ley es una exigencia formal y material para la funcionalidad de las Administraciones públicas en cuanto acota el ámbito de la competencia exclusiva estatal sobre "pesca marítima" y determina el marco normativo básico que deben tener en cuenta las Comunidades Autónomas para poder ejercer sus competencias en materia de "ordenación del sector pesquero" y de "comercio interior" de productos pesqueros.

La Ley consta de seis Títulos, ordenados en capítulos y éstos, a su vez, en secciones.

El Título Preliminar contiene disposiciones generales sobre el objeto y fines de la Ley.

El Título I regula la pesca marítima, estableciendo el ámbito de aplicación y las medidas de conservación, protección y regeneración de los recursos pesqueros, el régimen de gestión de la actividad pesquera, la regulación de la pesca no profesional y las medidas de control e inspección de la pesca marítima.

La gestión del esfuerzo pesquero, basado en la distribución de cuotas o posibilidades de pesca atribuidas a nuestra flota, se instrumenta fundamentalmente mediante medidas directas, que determinan el número de buques y sus características técnicas, así como el tiempo de pesca. Dicha distribución se ha realizado tradicionalmente en base a los criterios objetivos de la habitualidad en la pesquería y de la idoneidad del buque para la modalidad de pesca de que se trate, sin perjuicio de valorar otras circunstancias que puedan concurrir en el buque, la situación del caladero y el estado de sus recursos, pudiendo ser atribuidas tales posibilidades a buques o grupo de buques pertenecientes a uno o varios censos y para determinadas zonas o pesquerías, estando cifradas generalmente en volumen de capturas o tiempo de pesca, sin perjuicio de utilizar otro criterio propio de la política pesquera. Para la gestión de los recursos, el Ministerio de Agricultura, Pesca y Alimentación podrá adoptar Planes de Pesca específicos de regulación de la actividad pesquera, por flotas, pesquerías, zonas o caladeros.

El régimen de acceso a los recursos pesqueros y el derecho constitucional a la libertad de empresa, están necesariamente limitados por la patente escasez de los recursos pesqueros que justifica la adopción por la Ley de medidas de limitación de la actividad pesquera, ya que, sin perjuicio de la consideración de los intereses individuales, el ordenamiento jurídico ha de garantizar y amparar el fin social común de los recursos pesqueros.

Esta confrontación ente el derecho a pescar y la obligación del estado de "delimitar el contenido del derecho de propiedad en relación con cada tipo de bienes", conforme establecen los artículos 33, 40, 45, 128 y 130 de la Constitución, es el núcleo de la regulación de la actividad pesquera contenida en esta Ley.

En principio, las posibilidades de pesca generadas por el buque en razón de su habitualidad en el caladero y de su idoneidad, son consecuencia de su inclusión en el censo correspondiente. Dicho derecho no conlleva la exclusividad en el aprovechamiento de los recursos.

La exclusión de un buque del censo sólo podrá llevarse a cabo por razones de política pesquera, previo cumplimiento de los requisitos que establece esta Ley.

La Ley dispone que el reajuste o la necesaria reducción de las posibilidades de pesca impuestas por la Unión Europea o los Tratados y Acuerdos internacionales ha de afectar a cada uno de los buques de forma proporcional, de acuerdo con el principio de equidad, razón por la cual las medidas de reajuste de las posibilidades ante esta nueva situación, garantizarán que las empresas afectadas mantengan entre sí la misma posición relativa que tenían antes de la restricción.

La Ley contempla, asimismo, el supuesto contrario al expuesto, es decir, el aumento de las posibilidades de pesca para la flota. En este caso, serán determinantes las razones de política pesquera para que el Gobierno acuerde atribuírselas a los buques dedicados a la pesquería o bien a otros buques afectados por medidas de reducción del esfuerzo pesquero, en defensa del interés general. De nuevo la Ley recurre a medidas de equidad como justificativas de que las meras expectativas de ampliación de derechos sean desplazadas por razones de interés general, cuyo predominio sobre la mera consideración individual y subjetiva del titular de un derecho patrimonial impone la Constitución y consagra la jurisprudencia.

Por otro lado, la Ley prevé la redistribución de las posibilidades de pesca cuando sus titulares no hagan uso de ellas, o lo hagan de forma parcial. Dicha medida se ajusta a los principios constitucionales de libertad de empresa en el marco de la economía de mercado, y de defensa de la productividad, consagrados en el artículo 38 de la Constitución. Precisamente, en aras de dichos principios, la Ley prevé la posible prescripción del derecho a las posibilidades de pesca no utilizadas o infrautilizadas.

La regulación de la cesión de las posibilidades de pesca pretende racionalizar la actividad pesquera y fomentar la libre competencia, velando al tiempo porque no se vean

perjudicados terceros con mejor derecho y no se produzcan situaciones de monopolio u oligopolio en el sector pesquero.

La actividad pesquera de los buques está condicionada a su inclusión en el Censo de Buques de Pesca Marítima, así como en el censo correspondiente a su modalidad o pesquería, caladero o área, a la obtención de la Licencia como documento inherente al buque y, en su caso, al permiso de pesca especial.

El régimen de gestión de los recursos se completa con la regulación de los artes, aparejos, útiles o instrumentos de pesca, el establecimiento de la talla o peso de las especies, la declaración de zonas de veda o cualquier otra medida que la conservación, protección y regeneración de los recursos pesqueros exija para determinadas especies, pesquerías o caladeros.

Las medidas de conservación de los recursos pesqueros establecidas en la Ley abarcan, junto a la pesca responsable, medidas de protección y regeneración de los recursos pesqueros que conllevan el establecimiento de zonas de protección pesqueras, las cuales, por las especiales características del medio marino, son idóneas para la protección, regeneración y desarrollo de las especies pesqueras. En estas zonas, el ejercicio de la pesca podrá estar prohibido o limitado a determinados artes, conforme a la normativa específica establecida en la declaración de Reserva Marina, Zona de Acondicionamiento Marino o Zona de Repoblación Marina.

Asimismo, la Ley establece medidas de protección de los recursos pesqueros respecto de aquellas actividades, sea cual fuere su naturaleza, que puedan alterar el estado de los recursos pesqueros, condicionando dichas actividades a la emisión de informe preceptivo del Ministerio de Agricultura, Pesca y Alimentación.

La efectividad del cumplimiento de las normas de conservación de los recursos pesqueros se garantiza mediante la adopción de medidas de inspección y control encomendadas a los Inspectores de Pesca Marítima en su calidad de agentes de la autoridad, tanto en la mar como en tierra con ocasión del desembarque, descarga y depósito de las capturas y las artes de pesca. En aras de dicha efectividad, el Ministerio de Agricultura, Pesca y Alimentación podrá establecer que la descarga o desembarque de determinados productos pesqueros se realice en los puertos designados al efecto.

Finalmente, se establecen las obligaciones de los capitanes o patrones de los buques de llevar y cumplimentar el Diario de Pesca y las Declaraciones de Desembarque y Transbordo, así como de comunicar periódicamente las entradas y salidas de los caladeros y la salida y llegada a puerto, que permiten un seguimiento y control de la actividad pesquera de los buques.

La aplicación a la pesca marítima de recreo de las medidas de conservación y protección de los recursos establecidos en esta Ley para la pesca profesional, sin perjuicio de las limitaciones específicas que para la misma establezca el Ministerio de Agricultura, Pesca y Alimentación, es imprescindible para evitar que estas actividades puedan llegar a comprometer la efectividad de tales medidas, y garantiza la compatibilidad de estas actividades con la de los profesionales del sector.

Mención aparte merecen las actividades de pesca recreativa realizadas desde embarcaciones como actividad comercial. En efecto, el desarrollo del sector turístico en España, y del sector del ocio en general, está favoreciendo la proliferación de embarcaciones cuya finalidad comercial no reside en la captura de productos pesqueros para su comercialización, sino en facilitar la actividad de pesca recreativa a terceros. Es evidente que este tipo de actividades, tanto por su propia naturaleza como por la mayor incidencia en los recursos pesqueros, exigen un mayor control para evitar desequilibrios que incidirían negativamente tanto en el propio sector de ocio y turismo, como en la pesca profesional. Por este motivo se hace necesario llevar un control de las embarcaciones y, en su caso, la asignación de cupos anuales de determinadas especies, sin perjuicio de las competencias asumidas por las Comunidades Autónomas en materia de ordenación y promoción del turismo o del deporte en su ámbito territorial, cuando dicha actividad sea calificada como turística o deportiva de acuerdo con la normativa autonómica aplicable.

El Título II establece la normativa básica de ordenación del sector pesquero.

La eficacia de las medidas de gestión de los recursos pesqueros expuesta en el Título I, necesita ser complementada por una adecuada política de estructuras pesqueras, ya que su

interrelación condiciona la óptima utilización de las posibilidades de pesca, especialmente la adecuada dimensión de la flota pesquera y su capacidad competitiva, así como la formación y reciclaje de los profesionales del sector dedicados a la actividad pesquera y demás agentes del sector económico y productivo de la pesca.

La normativa básica de ordenación de la flota pesquera, orientada por la política de estructuras comunitaria, está dirigida a adaptar la capacidad de nuestra flota a nuestras posibilidades de pesca, evitando la infrautilización o sobredimensión de la misma. En consideración a los programas de orientación plurianuales aprobados por la Comisión para España, la política de construcción, modernización y reconversión de buques está dirigida a no aumentar el esfuerzo pesquero salvo en supuestos excepcionales.

A efectos de facilitar la diversificación de las actividades de la flota, y para favorecer el abastecimiento del mercado y de la industria de transformación de los productos de la pesca, la Ley encomienda al Gobierno el fomento de la creación de sociedades mixtas u otras modalidades contractuales entre armadores nacionales y de países terceros, de forma que, bien temporalmente o con carácter definitivo, algunos de nuestros buques accedan bajo esta fórmula a los recursos pesqueros de países terceros, manteniendo el mayor porcentaje posible de tripulación comunitaria.

Las actividades desarrolladas por armadores y profesionales de la pesca españoles en países terceros reviste una importancia creciente para el abastecimiento de pescado al mercado español y de materias primas a la industria de transformación. Con el fin de realizar un adecuado seguimiento de las actividades de estas empresas, se crea el Registro de Empresas Pesqueras en Países Terceros, que incluye tanto a las sociedades mixtas como a las empresas radicadas en terceros países, que cumplan determinados requisitos de empleo de trabajadores españoles y de participación en el capital social.

La normativa básica estatal sobre los conocimientos y requisitos de los titulados náutico-pesqueros, en el mar co del sistema educativo cuando conlleva título académico, y la normativa de desarrollo legislativo que dicten las Comunidades Autónomas en el ejercicio de sus competencias, estará dirigida a la formación actualizada y permanente de los profesionales de la pesca, de conformidad con las recomendaciones de la Organización Internacional de Trabajo y de lo dispuesto en los Convenios de la Organización Marítima Internacional. La expedición por las Comunidades Autónomas de las tarjetas acreditativas de los títulos correspondientes, constará en el Registro de Profesionales del Sector Pesquero del Ministerio de Agricultura, Pesca y Alimentación.

La Ley reconoce la tradicional implantación de las Cofradías de Pescadores en el litoral, y su naturaleza jurídica de corporaciones de derecho público sin ánimo de lucro, y establece las bases de su régimen democrático de composición y funcionamiento que será desarrollado, ampliado y objeto de control por las Comunidades Autónomas. La Federación Nacional podrá integrar, en su caso, a las Cofradías y actuará como órgano interlocutor entre éstas y la Administración General del Estado en materia de pesca marítima, realizando aquellas actuaciones que por delegación le encomiende la Administración General del Estado.

La Ley regula los requisitos del reconocimiento de las organizaciones de productores y las obligaciones derivadas de las importantes intervenciones que les atribuye la normativa comunitaria respecto a la adaptación de la oferta a las exigencias de los mercados pesqueros.

La concesión para el establecimiento del puerto base de un buque es otorgada por la Comunidad Autónoma que autoriza su construcción, debiendo, en su caso, corresponder necesariamente al litoral del caladero nacional en el que esté autorizado a ejercer la actividad pesquera. Las solicitudes de cambios de base entre puertos de una Comunidad Autónoma las autoriza la Comunidad correspondiente, previa verificación del cumplimiento de los requisitos establecidos en la Ley para evitar desequilibrios de esfuerzo de pesca, correspondiendo al Ministerio de Agricultura, Pesca y Alimentación autorizar los cambios de base entre puertos de distintas Comunidades Autónomas, previo informe de aquéllas.

La primera venta de los productos pesqueros frescos se realizará a través de las lonjas de los puertos autorizados para el desembarque, con excepción de los centros que, para los productos del marisqueo autoricen las Comunidades Autónomas. Se considera que el sistema idóneo para la formación de los precios de los productos y evitar distorsiones en el

mercado, es que los precios de los productos se formen en los mismos puertos donde se descarga la mercancía. No obstante, la Ley admite la posibilidad de que la primera venta se realice en la lonja de un puerto distinto al de desembarque, en cuyo caso los productos deberán ir acompañados de una documentación cumplimentada por el transportista, en la que constará, en todo caso, las cantidades transportadas de cada especie, el origen del envío y el lugar de destino de los productos, sin perjuicio de aquellos otros datos que reglamentariamente se establezcan. Asimismo, podrán establecerse excepciones para la primera venta en lonja de capturas realizadas con determinadas modalidades de pesca.

De conformidad con las medidas de conservación de los recursos pesqueros, está prohibida la tenencia, depósito, transporte, tránsito, almacenamiento, exposición y venta de productos pesqueros de cualquier origen o procedencia de talla inferior a la reglamentaria, que será sancionada como infracción grave de conformidad con lo establecido en el Título V de esta Ley.

El Título III establece las bases de la comercialización y transformación de los productos pesqueros en todo el territorio nacional, desde que se ha realizado su primera venta hasta su llegada al consumidor final, garantizándose que los productos objeto de dichas operaciones han sido capturados de conformidad con la normativa sobre conservación y protección de los recursos pesqueros.

La necesaria transparencia de mercado y la información veraz a los consumidores sobre los productos pesqueros, en todas las fases de la cadena de comercialización, exigen el establecimiento de medidas de normalización de los productos y la correcta identificación de los mismos en todo momento, con precisión de la especie, su origen, calidad y características.

Con objeto de incrementar el valor añadido de los productos pesqueros y favorecer su eficaz aprovechamiento, el Gobierno fomentará, a nivel nacional e internacional, la mejora de su calidad, favorecerá el consumo de los tradicionales, artesanales e infrautilizados, así como las denominaciones de calidad, lo que conllevará una más adecuada adaptación entre la oferta y la demanda, en beneficio del sector pesquero, tanto de los profesionales dedicados a la actividad extractiva como de los agentes dedicados a la actividad comercial, así como de los propios consumidores.

A su vez el fomento de la calidad de los productos y su promoción por todas las Administraciones redundará en un mercado transparente, dinámico y competitivo, en beneficio del sector, de los consumidores y de la economía nacional.

El Título IV regula la investigación pesquera y oceanográfica que se realice por el Instituto Español de Oceanografía, en el marco del Plan Nacional de Investigación Científica y Desarrollo Tecnológico, lo que permitirá conocer el estado de los recursos y del medio marino en aguas españolas y en cualesquiera otros caladeros en que faene nuestra flota y así orientar el diseño de una política nacional pesquera adecuada a las necesidades del sector, que es en definitiva la defensa del interés general y fin primordial de esta Ley.

El Título V establece el régimen de control para la protección de los recursos pesqueros.

La Ley recoge los criterios sustantivos contenidos en la jurisprudencia constitucional para diferenciar los ámbitos materiales correspondientes a la pesca marítima y a la ordenación del sector pesquero y comercialización de productos pesqueros.

La necesidad del régimen sancionador es mayor ante el hecho de que el Reglamento CEE 2847/93, del Consejo de 12 de octubre, por el que se establece un régimen de control de la política pesquera común, impone a los Estados miembros velar por el cumplimiento de la normativa comunitaria en sus aguas, tanto de sus buques como de otros Estados miembros y países terceros.

Asimismo, los Estados miembros velarán por la actividad pesquera de sus buques en todas las aguas, incluida la alta mar, y controlarán el cumplimiento de la normativa comunitaria, estando obligados a adoptar las medidas sancionadoras apropiadas.

De acuerdo con ello, la Ley viene a establecer, de una parte, el ámbito competencial propio y exclusivo del Estado, esto es, el referido a las infracciones y sanciones en materia de pesca marítima y, de otra, las normas básicas para definir un marco unitario de infracciones y sanciones en materia de ordenación del sector y comercialización de productos pesqueros, marco dirigido a asegurar de manera homogénea y en condiciones de igualdad, el interés general y a establecer las imprescindibles garantías de certidumbre

jurídica que permitan a las Comunidades Autónomas el ejercicio de sus competencias sancionadoras en estas materias.

TÍTULO PRELIMINAR

Disposiciones generales

Artículo 1. *Objeto.*

La presente Ley, de conformidad con los principios y reglas de la política pesquera común y de los Tratados y Acuerdos internacionales, tiene por objeto:

a) La regulación de la pesca marítima, competencia exclusiva del Estado, conforme a lo establecido por el artículo 149.1.19.a de la Constitución.

b) El establecimiento de la normativa básica de ordenación del sector pesquero, de acuerdo con lo previsto en el artículo 149.1.19.a de la Constitución.

c) El establecimiento de normas básicas de ordenación de la actividad comercial de productos pesqueros, y la regulación del comercio exterior de los mismos, de acuerdo con lo establecido en el artículo 149.1.13.a y 10.a, respectivamente, de la Constitución.

d) La programación de la investigación pesquera y oceanográfica de competencia del Estado, en el ámbito de la política de pesca marítima, de acuerdo con el artículo 149.1.15.a de la Constitución.

e) El establecimiento del régimen de infracciones y sanciones en materia de pesca marítima en aguas exteriores, de la normativa básica de ordenación del sector pesquero y comercialización de los productos pesqueros.

Artículo 2. *Definiciones.*

A los efectos de esta ley se establecen las siguientes definiciones:

Actividad pesquera: **(Derogada).**

Aguas exteriores: aguas marítimas bajo soberanía o jurisdicción española, situadas por fuera de las líneas de base, tal y como se contemplan en la Ley 20/1967, de 8 de abril, sobre extensión de jurisdicción marítima a doce millas, a efectos de pesca, y en el Real Decreto 2510/1977, de 5 de agosto, de aguas jurisdiccionales, líneas de base rectas para su delimitación.

Aguas interiores: **(Derogada).**

Arte de pesca: **(Derogada).**

Arrecife artificial: **(Derogada).**

Buque habitual: aquel buque que ha ejercido una pesquería de forma continuada, reiterada e ininterrumpida, considerándose como tal la no interrupción voluntaria de dicha actividad durante dos años consecutivos.

Caladero nacional: las aguas marítimas bajo jurisdicción o soberanía española.

Capturas históricas: las realizadas habitualmente por un buque desde una fecha determinada reglamentariamente.

Diversificación pesquera o acuícola: El desarrollo de actividades complementarias realizadas por profesionales del sector pesquero, con el fin de reforzar la economía de las comunidades pesqueras.

Esfuerzo pesquero: **(Derogada).**

Lonja: la instalación prevista para la exposición y primera venta de los productos pesqueros frescos, situada en el recinto portuario y autorizada por los órganos competentes de las comunidades autónomas en materia de ordenación del sector pesquero.

Ordenación de la actividad comercial de los productos de la pesca, del marisqueo y de la acuicultura: la regulación de las operaciones que se realizan respecto a dichos productos, desde que finaliza la primera venta hasta su llegada al consumidor final, y en especial lo relativo al transporte, almacenamiento, transformación, exposición y venta.

Ordenación del sector pesquero: la regulación del sector económico o productivo de la pesca, en especial lo relativo a los agentes del sector pesquero, la flota pesquera, el

establecimiento de puertos base y cambios de base, y la primera venta de los productos pesqueros.

Pesca marítima: **(Derogada).**

Pesca-turismo: tipo de actividad de turismo pesquero o marinero desarrollada a bordo de embarcaciones pesqueras por parte de profesionales del sector, mediante contraprestación económica, que tiene por objeto la valorización y difusión de su trabajo en el medio marino, en la que los turistas embarcados no podrán ejercer la actividad pesquera.

Pesquería: **(Derogada).**

Posibilidades de pesca de los buques: **(Derogada).**

Recursos pesqueros: **(Derogada).**

Turismo acuícola: actividad desarrollada por los colectivos de profesionales que desarrollan la actividad de la acuicultura, mediante contraprestación económica, orientadas a la valorización y difusión de su actividad y de los productos del medio acuícola.

Turismo pesquero o marinero: Actividad desarrollada por los colectivos de profesionales del mar, mediante contraprestación económica, orientada a la valorización y difusión de las actividades y productos del medio marino, así como de las costumbres, tradiciones, patrimonio y cultura marinera, que por ello trasciende la mera actividad extractiva y comercial.

Zona o caladero de pesca: área geográfica sujeta a medidas de gestión o conservación singulares, en base a criterios biológicos.

Artículo 3. *Fines.*

Son fines de la presente Ley:

a) Velar por la explotación equilibrada y responsable de los recursos pesqueros, favoreciendo su desarrollo sostenible y adoptar las medidas precisas para proteger, conservar y regenerar dichos recursos y sus ecosistemas.

b) Mejorar las condiciones en que se realizan las actividades pesqueras, y el nivel de vida de los pescadores.

c) Adaptar el esfuerzo de la flota a la situación de los recursos pesqueros.

d) Potenciar el desarrollo de empresas competitivas y económicamente viables en el sector pesquero, facilitando su adaptación a los mercados.

e) Fomentar la mejora de las estructuras productivas de los sectores extractivo, comercializador y transformador, mejorando el aprovechamiento e incrementando el valor añadido de los productos pesqueros.

f) Promover la formación continuada de los profesionales del sector pesquero.

g) Fomentar el asociacionismo en el sector pesquero.

h) Promover medidas compensatorias de los desequilibrios económicos y sociales que puedan producirse en las regiones dependientes de la pesca.

i) Asegurar el abastecimiento y fomentar el consumo de los productos, con especial incidencia en los excedentarios e infraexplotados.

j) Fomentar un comercio responsable de los productos pesqueros, que contribuya a la conservación de los recursos.

k) Mejorar la calidad de los productos, la transparencia del mercado y la información al consumidor.

l) Fomentar la investigación oceanográfica y pesquera.

Artículo 3 bis. *Igualdad de trato y oportunidades.*

Las actuaciones y medidas contenidas en la presente ley deberán respetar el principio de igualdad de trato y oportunidades, con el fin de evitar, en el desarrollo de las distintas actividades reguladas en esta ley, situaciones de discriminación de hecho por razón de sexo, origen racial o étnico, discapacidad, orientación sexual, edad, creencias o religión, o cualquier otra condición o circunstancia personal o social.

[. . .]

CAPÍTULO VI

Control e inspección de la actividad de pesca marítima

Artículo 38. *Los inspectores de pesca marítima en aguas exteriores.*

1. Los inspectores de pesca marítima en aguas exteriores tendrán la condición de agentes de la autoridad en el desempeño de su actividad inspectora, sin perjuicio de las competencias de las Fuerzas Armadas y de las Fuerzas y Cuerpos de Seguridad del Estado.

2. Los inspectores, que deberán acreditar su identidad y condición en el ejercicio de sus funciones, tendrán acceso a todas las dependencias, registros y documentos, y levantarán acta reflejando las circunstancias y el resultado de sus actuaciones.

3. Las personas responsables de los buques pesqueros, productos o instalaciones objeto de inspección prestarán su colaboración para la realización de la función inspectora. La falta de dicha colaboración o la obstrucción, en su caso, al ejercicio de dicha función será sancionada conforme al Título V de esta Ley.

Artículo 39. *Medidas de control.*

1. Se adoptarán las medidas de inspección y control necesarias para garantizar el cumplimiento de la normativa de pesca marítima en aguas exteriores.

2. La función inspectora en materia de pesca marítima en aguas exteriores podrá realizarse, en todo caso, mientras el buque esté en la mar o en muelle o en puerto.

3. Respecto de las artes y de las capturas, la función inspectora podrá realizarse con ocasión de su desembarque o descarga, antes de la primera venta de los productos o antes de la iniciación del transporte cuando se trate de productos no vendidos en la lonja del puerto de desembarque. Además, en las importaciones de productos pesqueros podrá realizarse en su desembarque o descarga en territorio nacional.

4. Cuando las condiciones del ejercicio de la actividad lo permitan, podrá exigirse que previamente a la descarga o desembarque se realice un preaviso de llegada por parte de la empresa, o que la descarga o desembarque se produzcan en presencia de inspectores de pesca. Asimismo, el Ministerio de Agricultura, Pesca y Alimentación, cuando sea necesario para el ejercicio de la función inspectora, podrá establecer que la descarga o desembarque de ciertos productos pesqueros se realice en determinados puertos, de entre los autorizados por las Comunidades Autónomas.

5. Los capitanes de los buques de terceros países que transporten productos pesqueros y deseen desembarcar en puertos nacionales deberán comunicar a las autoridades competentes del Ministerio de Agricultura, Pesca y Alimentación el puerto de desembarque que deseen utilizar y la hora prevista de llegada, debiendo enviar una declaración cuyos datos se establecerán reglamentariamente. Las autoridades competentes del puerto de desembarque no permitirán el desembarque hasta que el capitán del buque o su representante les presenten la autorización expresa del Ministerio de Agricultura, Pesca y Alimentación que deberá producirse en el plazo que reglamentariamente se establezca.

Asimismo las operaciones que competen a las autoridades aduaneras sólo podrán efectuarse después de serles presentada dicha autorización.

6. Los capitanes de los buques que deseen realizar operaciones de transbordo deberán comunicarlo previamente a las autoridades competentes del Ministerio de Agricultura, Pesca y Alimentación, con la antelación y los datos que reglamentariamente se establezcan. Los buques de países terceros deberán obtener autorización.

Artículo 40. *Cooperación en la función inspectora.*

El Ministerio de Agricultura, Pesca y Alimentación podrá establecer convenios de colaboración con las Comunidades Autónomas para el mejor ejercicio de la función inspectora en aguas exteriores e interiores, respectivamente, sin perjuicio de los convenios de cooperación existentes en el ámbito de la Administración General del Estado y de los planes futuros de cooperación, e intercambiarán cuanta información sea necesaria para el ejercicio de sus respectivas competencias, garantizando en todo momento la confidencialidad de los datos.

Artículo 40 bis. *Control de la pesca ilegal, no declarada y no reglamentada.*

1. Se adoptarán las medidas de control e inspección necesarias para asegurar que los productos de la pesca importados en España y exportados desde España han sido capturados respetando las medidas internacionales de conservación y ordenación y, en su caso, las demás normas pertinentes aplicables al buque pesquero de que se trate, y no proceden de la pesca ilegal, no declarada y no reglamentada.

2. Dichas medidas estarán particularmente encaminadas a prevenir, desalentar y eliminar la actividad de buques apátridas, buques con pabellón de países calificados reglamentariamente como de abanderamiento de conveniencia o buques de países terceros identificados por la Organizaciones Internacionales por haber incurrido en actividades de pesca ilegal.

3. Se promoverán las acciones necesarias para disuadir eficazmente a los nacionales españoles de realizar operaciones de pesca ilegal, no declarada y no reglamentada, o facilitar su realización por buques abanderados en terceros países que faenen fuera de las aguas comunitarias, lo que incluirá medidas para identificar a dichos nacionales, así como la comprobación de las actividades de los nacionales que tengan relación con buques de terceros países que faenen fuera de las aguas comunitarias.

TÍTULO II

Ordenación del sector pesquero

CAPÍTULO I

Principios generales

Artículo 41. *Instrumentos de la política de ordenación del sector pesquero.*

La política de ordenación del sector pesquero se realizará a través de:

a) Medidas tendentes a la mejora de la capacitación de los profesionales del sector.

b) Medidas de fomento y regulación de las entidades asociativas del sector.

c) Medidas de construcción, modernización y reconversión de los buques pesqueros para conseguir una flota pesquera moderna, competitiva y adaptada a las actuales pesquerías y a la explotación de otras nuevas, en condiciones que garanticen la eficiencia de la actividad, condiciones apropiadas de trabajo a bordo y la mejora de la calidad de los productos.

d) Medidas de adaptación de la capacidad de la flota al estado de los recursos pesqueros.

e) Medidas de fomento de la creación de empresas mixtas, así como de otras fórmulas para el aprovechamiento de los recursos pesqueros de países terceros.

f) La regulación del establecimiento de puertos base, así como de los cambios de puerto base.

g) Medidas de regulación del desembarque y primera venta de los productos pesqueros independientemente del origen de éstos.

CAPÍTULO II

Los agentes del sector pesquero

Sección 1.ª Ordenación de las profesiones del sector

Artículo 42. *Idoneidad y titulación de los profesionales del sector.*

El Gobierno, a propuesta del Ministro de Agricultura, Pesca y Alimentación, regulará las titulaciones de los profesionales del sector pesquero, en el marco, cuando proceda, del sistema educativo general, estableciendo los requisitos de idoneidad y las atribuciones profesionales correspondientes a cada título, sin perjuicio de las competencias del Ministerio de Fomento. Debido a la constante evolución de la tecnología aplicada a la navegación y la

explotación pesquera, se establecerán las ayudas y medidas necesarias para la actualización de conocimientos e implantación de nuevas técnicas, de forma continuada, para el reciclaje de los titulados.

Artículo 43. *Acreditación de la capacitación profesional.*

1. En el marco de la normativa básica estatal a que se refiere el artículo anterior y de la que en su desarrollo establezcan las Comunidades Autónomas competentes en materia de ordenación del sector pesquero, corresponde a éstas la expedición de los títulos y demás acreditaciones de carácter profesional que se establezcan.

2. Las tarjetas acreditativas se expedirán al menos en castellano. Las Comunidades Autónomas con lengua cooficial distinta del castellano podrán expedir las tarjetas y certificados en castellano y en la otra lengua oficial de la Comunidad Autónoma en igual tamaño y tipo de letra.

Artículo 44. *El Registro de Profesionales del Sector Pesquero.*

1. En el Registro de Profesionales del Sector Pesquero del Ministerio de Agricultura, Pesca y Alimentación deberán inscribirse todas las personas que estén en posesión de la correspondiente titulación náutico-pesquera, sin perjuicio de la inscripción en otros Registros legalmente previstos para el ejercicio de su profesión.

2. La llevanza de dicho Registro será descentralizada, correspondiendo la misma a las Comunidades Autónomas competentes en sus respectivos territorios 3. Las Comunidades Autónomas trasladarán al Ministerio de Agricultura, Pesca y Alimentación, para su constancia en el Registro de Profesionales del Sector Pesquero, las inscripciones y bajas de profesionales del sector pesquero que las mismas realicen.

Sección 2.ª Las Cofradías de Pescadores

Artículo 45. *Concepto.*

1. Las Cofradías de Pescadores son corporaciones de derecho público, sin ánimo de lucro, representativas de intereses económicos, que actúan como órganos de consulta y colaboración de las administraciones competentes en materia de pesca marítima y de ordenación del sector pesquero.

2. Las Cofradías de Pescadores gozan de personalidad jurídica plena y capacidad de obrar para el cumplimiento de sus fines.

3. En todo caso, podrán ser miembros de las Cofradías de Pescadores los armadores de buques de pesca y los trabajadores del sector extractivo.

Artículo 46. *Funciones.*

Son funciones de las Cofradías de Pescadores:

a) Actuar como órganos de consulta de las Administraciones públicas competentes y ejercer las funciones que les encomienden la Administración General del Estado y las Comunidades Autónomas, en el ámbito de sus respectivas competencias.

b) Prestar servicios a sus miembros y representar y defender sus intereses.

c) Administrar los recursos propios de su patrimonio.

Artículo 47. *Federación Nacional de Cofradías de Pescadores.*

Existirá una Federación Nacional de Cofradías de Pescadores en la que podrán integrarse las Cofradías de Pescadores, así como sus Federaciones.

Artículo 48. *Órganos representativos.*

1. Los órganos representativos de las Cofradías de Pescadores son la Junta General, el Cabildo y el Patrón Mayor. Todos los cargos serán elegidos entre los miembros de la Cofradía de Pescadores mediante sufragio libre, igual y secreto.

2. El mandato de los cargos electos para los órganos representativos de las Cofradías de Pescadores tendrá una duración de cuatro años, pudiendo ser reelegidos por períodos de igual duración máxima el número de veces que determine la normativa de las Comunidades Autónomas.

Artículo 49. *La Junta General.*

La Junta General estará integrada por el mismo número de trabajadores y armadores en representación de los distintos sectores de la Cofradía y ejercerá las funciones que establezcan los respectivos Estatutos cuya aprobación le corresponde, así como las que establezcan las Comunidades Autónomas.

Artículo 50. *El Cabildo.*

El Cabildo estará integrado por el mismo número de trabajadores y de armadores en representación de los distintos sectores de la Cofradía y ejercerá la función de gestión y administración ordinarias de la misma, así como las que establezcan las Comunidades Autónomas.

Artículo 51. *El Patrón Mayor.*

El Patrón Mayor será elegido por la Junta General, de entre sus miembros y ejercerá la función de dirección de la Cofradía de Pescadores, así como las que establezcan los Estatutos.

Sección 3.ª Las organizaciones de productores

Artículo 52. *Concepto.*

Las organizaciones de productores son entidades reconocidas oficialmente, constituidas a iniciativa de los productores con el fin de garantizar el ejercicio racional de la pesca y la mejora de las condiciones de venta de su producción.

Artículo 53. *Funciones.*

Los productores que se integren en organizaciones tendrán, entre otras, las siguientes obligaciones:

a) Dar salida a través de la organización al producto o productos para los cuales se hayan asociado, salvo disposición expresa de la propia organización.
b) Aplicar las normas adoptadas por la organización con el fin de mejorar la calidad de los productos, adaptar el volumen de la oferta a las exigencias del mercado y mejorar el proceso de comercialización.

Artículo 54. *Condiciones para su reconocimiento.*

Para el reconocimiento oficial de las organizaciones de productores podrá exigirse, entre otras condiciones y en los términos que el Gobierno establezca reglamentariamente, que las mismas realicen una actividad económica suficiente y desarrollada en determinados ámbitos geográficos, sin perjuicio de las competencias de las Comunidades Autónomas para el desarrollo legislativo y de ejecución de las bases estatales.

Artículo 55. *Otorgamiento y retirada del reconocimiento oficial.*

1. El reconocimiento oficial de las organizaciones de productores, de su representatividad y su carácter exclusivo en una zona, corresponde:

a) A las Comunidades Autónomas cuando se trate de organizaciones de productores cuya producción pertenezca principalmente a una sola Comunidad Autónoma, en los porcentajes y en los términos que reglamentariamente se establezcan.
b) Al Ministerio de Agricultura, Pesca y Alimentación, en los demás supuestos.

2. El Ministerio de Agricultura, Pesca y Alimentación y las Comunidades Autónomas podrán retirar el reconocimiento a las organizaciones de productores de su competencia cuando las mismas dejasen de cumplir los requisitos que determinaron su reconocimiento, o incumplan lo reglamentado en cuanto a su funcionamiento.

Sección 4.ª Otras entidades representativas del sector pesquero

Artículo 56. *Entidades asociativas y organizaciones sindicales.*

Las asociaciones de armadores, así como las demás entidades asociativas jurídicamente reconocidas y las organizaciones sindicales de profesionales del sector tendrán la consideración de entidades representativas a efectos de su interlocución y colaboración en la toma de aquellas decisiones que puedan afectar a los intereses que representan.

CAPÍTULO III

De la flota pesquera

Artículo 57. *Registro General de la Flota Pesquera.*

(Derogado)

Artículo 58. *Programas de construcción, modernización y reconversión.*

1. La construcción, modernización y reconversión de buques pesqueros se realizará en el marco de los programas destinados a ello por parte del Gobierno con la participación de las Comunidades Autónomas en el ámbito de sus respectivas competencias, para la adaptación del esfuerzo pesquero al estado de los recursos, a la situación de las pesquerías existentes y a los planes de gestión de pesquerías específicas en vigor.

2. Las alteraciones del arqueo y/o de la potencia propulsora de los buques de la lista tercera del Registro de Buques y Empresas Navieras realizadas sin las preceptivas autorizaciones, darán lugar a la obligación de aportar bajas censadas equivalentes a los aumentos producidos en el arqueo y/o potencia propulsora, sin perjuicio de las demás consecuencias que legal o reglamentariamente se deriven de la ausencia de tales autorizaciones.

Artículo 59. *Nuevas construcciones de buques pesqueros.*

1. La autorización de construcción de buques pesqueros requerirá que las unidades que se vayan a construir substituyan a uno o más buques aportados como bajas inscritos en el Registro General de la Flota Pesquera, en las condiciones que reglamentariamente se establezcan.

Dichas condiciones afectarán al arqueo, potencia y demás requisitos técnicos de los buques pesqueros, según las modalidades de pesca o las pesquerías a que los mismos se destinen.

2. Sin perjuicio de las competencias del Ministerio de Fomento, las autorizaciones para nuevas construcciones corresponden a la comunidad autónoma en la que el buque haya de tener su puerto base.

La comunidad autónoma otorgará dicha autorización tendiendo en cuenta la normativa básica correspondiente y el previo informe favorable del Ministerio de Agricultura, Alimentación y Medio Ambiente sobre los aspectos de su competencia exclusiva en materia de pesca marítima.

Artículo 60. *Modernización y reconversión.*

1. La modernización y reconversión de los buques pesqueros tendrá como finalidad la modificación de las condiciones técnicas de los mismos con el fin de adaptarlos a la normativa vigente en materia de prevención de riesgos laborales, mejorar las condiciones de

habitabilidad, racionalizar las operaciones de pesca y perfeccionar los procesos de manipulación y conservación de los productos a bordo.

2. Cuando las obras de modernización y reconversión supongan incremento de esfuerzo de pesca se exigirá la aportación de bajas de otros buques inscritos en el Registro General de la Flota Pesquera, en la forma o con las excepciones que reglamentariamente se establezcan.

3. Las obras de modernización y reconversión serán autorizadas por la Comunidad Autónoma de acuerdo con la normativa básica correspondiente, previo informe favorable del Ministerio de Agricultura, Pesca y Alimentación sobre los aspectos de su competencia exclusiva en materia de pesca marítima, sin perjuicio de las competencias del Ministerio de Fomento.

4. Las ayudas públicas que se concedan para la modernización y reconversión de buques pesqueros serán condicionadas a la objetivación de las mejoras sociales contempladas en el apartado 1 de este artículo.

Artículo 61. *Adaptación de la flota a la situación de las pesquerías.*

Con el fin de adaptar la flota a la situación de los recursos, y propiciar la recuperación y mejor aprovechamiento de los mismos, el Gobierno y las Comunidades Autónomas, en el marco de sus respectivas competencias, previa consulta a los agentes sociales, podrán incentivar las siguientes medidas:

a) La paralización temporal o definitiva de determinados buques pesqueros.
b) La formación de empresas mixtas.

Artículo 62. *Paralización definitiva de buques pesqueros.*

1. Se entiende por paralización definitiva de un buque pesquero el cese de toda actividad pesquera por parte del mismo.

2. La paralización definitiva de buques pesqueros se aplicará a aquellas flotas y pesquerías cuya situación aconseje un ajuste estructural a largo plazo, con el fin de reducir el esfuerzo pesquero y propiciar la recuperación de los recursos.

3. La paralización definitiva de un buque pesquero conllevará su baja en el Registro General de la Flota Pesquera y en la lista tercera del Registro de Buques y Empresas Navieras.

4. Reglamentariamente se determinarán las condiciones de compensación de las consecuencias de la paralización, previa consulta a las Comunidades Autónomas y los agentes sociales, tanto en lo que se refiere al armador como a los trabajadores.

5. La paralización definitiva de buques de pesca irá, asimismo, acompañada de la puesta en marcha de programas específicos de formación y reciclaje de los trabajadores afectados para facilitar su reinserción en la economía productiva.

6. Cuando la paralización definitiva de buques pesqueros incida de forma importante en el empeoramiento de las condiciones de vida en territorios dependientes de la actividad de estos buques se arbitrarán por el Gobierno en colaboración con las Comunidades Autónomas afectadas medidas compensatorias para reactivar la economía de estos territorios.

Artículo 63. *Paralización temporal de buques pesqueros.*

1. Se entiende por paralización temporal de un buque pesquero el cese de su actividad durante un período de tiempo determinado.

2. La paralización temporal es una medida coyuntural con la finalidad de reducción del esfuerzo pesquero, como consecuencia de circunstancias excepcionales.

3. Reglamentariamente se determinarán las condiciones en que procede la compensación con cargo a fondos estatales de las pérdidas derivadas de la paralización temporal, previa consulta a las Comunidades Autónomas y los agentes sociales. En cualquier caso, estas compensaciones no se otorgarán cuando la causa que motiva la paralización sea un exceso de esfuerzo de pesca con carácter estructural, o cuando la paralización temporal sea un requisito implícito para el ejercicio de la actividad.

4. El Ministerio de Agricultura, Pesca y Alimentación determinará para cada modalidad, en su caso, la extensión del descanso obligatorio, correspondiendo a las Comunidades Autónomas la localización de los días y horarios de dicho descanso en la actividad.

Artículo 64. *Empresas mixtas.*

1. Con el fin de tener acceso a los recursos en aguas bajo jurisdicción de países terceros y mejorar el grado de abastecimiento del mercado comunitario, el Gobierno, oídas las Comunidades Autónomas, podrá adoptar medidas para el fomento de empresas mixtas, u otras modalidades contractuales previstas reglamentariamente, con carácter temporal o permanente, con socios de países distintos de los de la Unión Europea.

2. En las medidas de fomento que en su caso se dispongan, el Gobierno, oídas las Comunidades Autónomas, otorgará preferencia a aquellos proyectos que mantengan un porcentaje significativo de tripulantes o trabajadores comunitarios, en condiciones socio-laborales equiparables a las que disfrutan en el ámbito de la Unión Europea.

3. El Ministerio de Agricultura, Pesca y Alimentación llevará un Registro público de las empresas mixtas, y de las demás modalidades contractuales reglamentariamente previstas, donde se inscribirán las que cumplan determinados requisitos relativos a su actividad, composición del capital social, o trabajadores empleados, entre otros. Los beneficios que se dispongan para estas empresas estarán condicionados a su inscripción en el Registro.

CAPÍTULO IV

Establecimiento de puertos base y cambios de base

Artículo 65. *Concepto de puerto base.*

Para los buques del caladero nacional, el puerto base será aquél desde el cual el buque desarrolle la mayor parte de sus actividades de inicio de las mareas, despacho y comercialización de las capturas.

Para los buques que faenan fuera del caladero nacional, el puerto base será aquél con el que se mantenga una vinculación socioeconómica destacable, de acuerdo con lo que se establezca reglamentariamente.

Artículo 66. *Establecimiento de puerto base.*

1. La autorización de construcción de todo buque pesquero conllevará el establecimiento de su puerto base.

2. El establecimiento del puerto base será otorgado por la Comunidad Autónoma que autorice la construcción del buque y corresponderá a uno de los puertos de su litoral, previo informe, en su caso, de la Autoridad Portuaria.

3. En el caso de los buques que faenan en el caladero nacional, el establecimiento de puerto base corresponderá necesariamente al caladero para el cual se autoriza la actividad del buque.

4. El establecimiento del puerto base se entenderá sin perjuicio de la libre elección del astillero de construcción del buque.

Artículo 67. *Cambios de puerto base.*

1. Los cambios de base entre puertos de una misma Comunidad Autónoma serán autorizados por la Comunidad Autónoma correspondiente, previo informe, en su caso, de la Autoridad Portuaria y de la Cofradía de Pescadores.

2. Los cambios de base entre puertos de distintas Comunidades Autónomas serán autorizados por el Ministerio de Agricultura, Pesca y Alimentación previo informe de aquéllas.

3. Cuando por razón de la actividad pesquera se prevea utilizar un puerto distinto del puerto base durante períodos superiores a tres meses, deberá solicitarse una autorización específica. Excepcionalmente, en el supuesto de normativa específica de acceso a determinadas zonas de pesca, reglamentariamente se establecerán las condiciones en que los buques afectados puedan utilizar un puerto diferente al que tengan fijada su base.

4. Entre el Ministerio de Agricultura, Pesca y Alimentación y las Comunidades Autónomas se establecerán mecanismos de información mutua sobre los establecimientos y cambios de puerto base que se autoricen.

5. El cambio de puerto base no supondrá perjuicio o minoración de los derechos sociolaborales de los trabajadores.

Artículo 68. *Requisitos para los cambios de base.*

1. Para ser autorizados los cambios de base deberán cumplirse los siguientes requisitos:

a) Que las características y particularidades del puerto se adapten a las necesidades del buque.

b) En el caso de los buques autorizados a ejercer la actividad pesquera en el caladero nacional, sólo se podrán autorizar cambios de base que impliquen cambio de caladero cuando el buque correspondiente haya obtenido del Ministerio de Agricultura, Pesca y Alimentación la licencia de pesca que le autorice a ejercer la actividad en el caladero en cuyo litoral se localice el nuevo puerto base cuyo otorgamiento se solicita.

c) Que existan posibilidades de comercialización y de prestación de servicios.

d) Que no se contravengan, en su caso, las medidas específicas de contención del esfuerzo pesquero.

2. El Gobierno en el ámbito de sus competencias podrá establecer otros requisitos previos para que puedan autorizarse los cambios de base, a fin de evitar que de éstos se deriven desequilibrios en el esfuerzo de pesca que se ejerce sobre los distintos caladeros.

CAPÍTULO V

Puertos de desembarque y primera venta de los productos pesqueros

Artículo 69. *Puertos de desembarque de productos pesqueros.*

1. Los buques pesqueros o mercantes que desembarquen productos pesqueros en el territorio nacional, procedentes de buques de pabellón comunitario, habrán de hacerlo en los puertos que al efecto se determinen por las Comunidades Autónomas.

2. Dentro de cada puerto, el desembarque se producirá en los muelles y lugares delimitados, en su caso, por las autoridades portuarias.

Las Comunidades Autónomas mantendrán puntualmente informado al Ministerio de Agricultura, Pesca y Alimentación de los puertos y lugares autorizados.

3. En todo caso, dichos puertos habrán de cumplir los siguientes requisitos:

a) Disponer de instalaciones aptas y seguras para las faenas de atraque y descarga de los buques.

b) Disponer de instalaciones adecuadas para la manipulación y conservación de los productos de la pesca en condiciones higiénico-sanitarias óptimas.

c) Disponer de los medios necesarios para un eficiente ejercicio de las labores de control de la pesca marítima.

Artículo 70. *Primera venta de productos pesqueros.*

1. A los efectos de la presente Ley, se entiende por primera venta la que se realice por primera vez dentro del territorio de la Unión Europea y en la cual se acredite documentalmente el precio del producto.

2. La primera venta de productos pesqueros frescos se realizará a través de las lonjas de los puertos. No obstante, las Comunidades Autónomas podrán autorizar centros para la primera venta, como son los centros de expedición de moluscos y depuradoras, ubicados en el recinto portuario o fuera del mismo, sin perjuicio, en su caso, de las competencias de la Autoridad Portuaria sobre la ubicación de dichos centros. Asimismo podrán establecerse reglamentariamente excepciones de la venta en lonja para capturas realizadas con determinadas modalidades de pesca.

3. Excepcionalmente, cuando se trate de territorios insulares donde no existan lonjas, podrán autorizarse otros sistemas para la primera venta de los productos pesqueros frescos, siempre que se garantice suficientemente el control de los productos.

4. La primera venta de productos pesqueros congelados o transformados a bordo se realizará en los establecimientos autorizados por las Comunidades Autónomas.

Artículo 71. *El transporte anterior a la primera venta.*

Los productos pesqueros frescos que hayan de ser objeto de su primera venta a través de una lonja de un puerto distinto al de desembarque, así como los congelados o transformados a bordo que hayan de ser transportados antes de producirse su primera venta, deberán ir acompañados, desde su salida del recinto portuario hasta que se produzca su primera venta, de la documentación que se establezca reglamentariamente, entre la que constará, en todo caso, las cantidades transportadas de cada especie, el origen del envío y el lugar de destino de los productos.

Artículo 72. *Remisión de información.*

En el marco de la normativa comunitaria a efectos de la necesaria integración de los controles de competencia del Estado y de las Comunidades Autónomas, ambas Administraciones se intercambiarán mutuamente las informaciones resultantes de los documentos relacionados con la primera venta, así como de la evolución del nivel de las capturas de las especies contingentadas.

Artículo 73. *Medidas reglamentarias.*

Queda prohibida la tenencia, transporte, tránsito, almacenamiento, transformación, exposición y venta de productos pesqueros de cualquier origen o procedencia, que sean de talla o peso inferior a lo reglamentado en el ámbito internacional, comunitario, estatal y autonómico.

Los viveros artificiales de peces y moluscos tendrán una reglamentación específica.

Artículo 74. *Prohibición de comercializar las capturas procedentes de la pesca no profesional.*

Queda prohibida la comercialización, por cualquier medio, de las capturas procedentes de la pesca no profesional.

CAPÍTULO VI

Medidas de diversificación pesquera y acuícola

Artículo 74 bis. *Coordinación y fomento de la diversificación económica del sector pesquero y acuícola.*

El Ministerio de Agricultura, Alimentación y Medio Ambiente potenciará las medidas de diversificación económica del sector pesquero y acuícola, en particular, el turismo acuícola, el turismo pesquero o marinero, y la pesca-turismo, sin perjuicio de las competencias del Ministerio de Industria, Energía y Turismo, y de las comunidades autónomas.

Artículo 74 ter. *Condiciones de la pesca-turismo.*

1. Para el ejercicio de la pesca-turismo se deberá contar con el previo informe favorable del Ministerio de Fomento, relativo a las condiciones de seguridad marítima, de la navegación, de la vida humana en la mar y de la prevención de la contaminación, y con la previa comunicación al Ministerio de Agricultura, Alimentación y Medio Ambiente, sin perjuicio de las exigencias previstas en la legislación correspondiente para los operadores legalmente establecidos en territorio español.

2. La realización de esta actividad será compatible con la pesca extractiva para la que el buque esté autorizado, siempre y cuando dichos buques reúnan las condiciones de

seguridad y habitabilidad que reglamentariamente se establezcan. En todo caso, los turistas embarcados a bordo de estas embarcaciones no podrán ejercer la actividad pesquera.

Reglamentariamente, consultadas las comunidades autónomas, se establecerán las condiciones de complementariedad y compatibilidad de la actividad de pesca extractiva y pesca-turismo y las condiciones del embarque del pasaje.

3. De conformidad con el apartado primero, dichas actividades serán realizadas en todo caso por profesionales del sector, sujetos por tanto al Régimen Especial de la Seguridad Social de los Trabajadores del Mar.

4. El Ministro de Agricultura, Alimentación y Medio Ambiente, consultadas las comunidades autónomas, podrá establecer medidas específicas para la pesca-turismo en aguas exteriores por razón de protección y conservación de los recursos pesqueros.

5. El Ministerio de Agricultura, Alimentación y Medio Ambiente deberá ser informado de los buques que desarrollan esta actividad.

6. Aquellas embarcaciones que opten por desarrollar las actividades de pesca-turismo deberán suscribir un seguro u otra garantía financiera equivalente para cubrir la responsabilidad civil en los términos que reglamentariamente se establezcan de conformidad con la legislación marítima.

7. Reglamentariamente podrán regularse las condiciones de comercialización de los productos pesqueros así obtenidos.

TÍTULO III

Comercialización y transformación de productos pesqueros

CAPÍTULO I

Principios generales

Artículo 75. *Instrumentos de la política de comercialización y transformación de los productos pesqueros.*

La política de comercialización y transformación de los productos de la pesca, el marisqueo y la acuicultura se realizará a través de:

a) Medidas para la normalización de los productos a lo largo de toda la cadena comercial, para dotar de transparencia al mercado y posibilitar una adecuada información al consumidor, en especial acerca de la naturaleza y el origen de los productos.

b) Normas que aseguren durante toda la cadena de comercialización que los productos de la pesca y del marisqueo se adaptan a las normas de conservación de los recursos aplicables en cada caso.

c) Medidas dirigidas al fomento de la transformación de los productos pesqueros.

d) Medidas para la mejora de la calidad y para la promoción de los productos.

CAPÍTULO II

Comercialización de los productos pesqueros

Artículo 76. *Concepto.*

A los efectos de la presente Ley, se entiende por comercialización de los productos de la pesca, el marisqueo y la acuicultura, cada una de las operaciones que transcurren desde la primera venta hasta su consumo final, y que comprende, entre otras, la tenencia, transporte, almacenamiento, exposición y venta, incluida la que se realiza en los establecimientos de restauración.

Artículo 77. *Normalización.*

A lo largo de todo el proceso de comercialización, los productos deberán estar correctamente identificados y deberán cumplir la normativa estatal y autonómica de

comercialización que se establezca, que se referirá, entre otras materias, a la frescura, calibrado, denominación, origen, presentación y etiquetado.

Artículo 78. *Principios generales de la identificación.*

La identificación de los productos pesqueros a través del etiquetado, presentación y publicidad estará sujeta a los siguientes principios:

a) Deberán incorporar o permitir de forma cierta y objetiva una información eficaz, veraz y suficiente sobre su origen y sus características esenciales.
b) No dejarán lugar a dudas respecto de la naturaleza del producto, debiendo constar en cualquier caso la especie.
c) No inducirán a error o engaño por medio de inscripciones, signos, anagramas, dibujos o formas de presentación que puedan inducir a confusión con otros productos.
d) No se omitirán o falsearán datos de modo que con ello pueda propiciarse una imagen falsa del producto.
e) Declararán la calidad del producto o de sus elementos principales en base a normas específicas de calidad.

Artículo 79. *Prohibiciones.*

1. Quedan prohibidas las operaciones de comercialización de productos de la pesca y del marisqueo de cualquier origen o procedencia, incluyendo la tenencia, posesión, transporte, tráfico, almacenamiento, transformación, exposición y venta, en los siguientes casos:

a) Que sean de talla o peso inferior a lo reglamentado en la normativa internacional, comunitaria, estatal y autonómica de aplicación en cada caso.
b) Que procedan de la pesca ilegal, no declarada y no reglamentada.
c) Que su modo de obtención no haya sido conforme con la normativa internacional, comunitaria, estatal y autonómica de aplicación.
d) Que incumplan la normativa sanitaria aplicada.

CAPÍTULO III

De la transformación de los productos pesqueros

Artículo 80. *Concepto.*

1. Se entiende por transformación de los productos pesqueros el conjunto de operaciones que modifican las características físicas o químicas de los productos, con el objetivo de prepararlos para su comercialización.
2. El concepto de transformación comprende las operaciones de preparación, tratamiento y conservación.

Artículo 81. *Fomento de la transformación.*

1. El Gobierno y las Comunidades Autónomas podrán adoptar medidas de fomento de las operaciones de transformación de los productos de la pesca, el marisqueo y la acuicultura.
2. Las medidas de fomento se dirigirán preferentemente hacia:

a) La diversificación de los productos.
b) La mejora de la calidad.
c) La innovación tecnológica.
d) El aprovechamiento de los recursos excedentarios o infrautilizados.
e) El desarrollo de interprofesiones con la colaboración del sector extractivo.
f) El aprovechamiento de los subproductos.
g) La reducción del impacto sobre el medio ambiente.

CAPÍTULO IV

Mejora de la calidad de los productos pesqueros

Artículo 82. *Promoción de los productos pesqueros.*

En las campañas que el Ministerio de Agricultura, Pesca y Alimentación promueva, a nivel nacional o internacional, con la colaboración, en su caso, de las Administraciones competentes, la promoción de los productos pesqueros se dirigirá preferentemente a:

a) Favorecer el consumo de productos infrautilizados o excedentarios.
b) Facilitar la comercialización de productos tradicionales y artesanales.
c) Contribuir a la adaptación entre la oferta y la demanda.
d) Divulgar el conocimiento de las producciones autóctonas.
e) Impulsar el desarrollo de las denominaciones de calidad.
f) Contribuir a una adecuada información al consumidor acerca de las características de los productos.

Artículo 83. *Mejora de la calidad de los productos pesqueros.*

En la elaboración de las normas que afecten a la comercialización de los productos de la pesca, el marisqueo y la acuicultura, y en las medidas de fomento que afecten a esta actividad, el Gobierno tendrá en cuenta el objetivo de mejorar la calidad de los mismos, con el fin de incrementar el valor añadido y favorecer un eficaz aprovechamiento de los recursos.

[. . .]

TÍTULO V

Infracciones y sanciones

CAPÍTULO I

Objeto y principios generales

Artículo 89. *Objeto.*

El presente título tiene por objeto:

a) Establecer el régimen sancionador en materia de pesca marítima, cuya aplicación corresponde a los órganos competentes de la Administración General del Estado.
b) Establecer la normativa básica del régimen sancionador en materia de ordenación del sector pesquero y de la actividad comercial de productos pesqueros, cuyo desarrollo legislativo y ejecución corresponde a los órganos competentes de las comunidades autónomas.

Artículo 90. *Ámbito de aplicación.*

Los preceptos del presente título son de aplicación a las conductas o hechos cometidos:

a) Dentro del territorio y aguas marítimas bajo soberanía o jurisdicción españolas.
b) Fuera del territorio o aguas marítimas bajo soberanía o jurisdicción españolas por personas físicas o jurídicas, a bordo de buques de pabellón nacional o sirviéndose de los mismos.
c) Fuera del territorio o aguas marítimas bajo soberanía o jurisdicción españolas por personas físicas o jurídicas de nacionalidad española, a bordo de buques apátridas o sin nacionalidad; o de buques de pabellón extranjero o sirviéndose de los mismos, en este último supuesto siempre que el Estado de bandera no haya ejercido su competencia sancionadora según la normativa en vigor.
d) Además de lo dispuesto en los apartados anteriores, será también de aplicación a los hechos o conductas detectados en territorio o aguas marítimas bajo soberanía o jurisdicción españolas y considerados como pesca ilegal, no declarada y no reglamentada según los

términos y condiciones establecidos en la normativa comunitaria o internacional, aún cuando hayan sido cometidas fuera de dicho ámbito, independientemente de la nacionalidad de sus autores y del pabellón del buque.

Artículo 91. *Responsables.*

1. Serán responsables de las infracciones tipificadas en esta ley las personas físicas o jurídicas que las cometan por sí, o mediante personas jurídicas en las que ejerzan el control societario según la legislación mercantil en vigor, aun cuando estén integradas en uniones temporales de empresas, agrupaciones o comunidades de bienes sin personalidad.

2. Responsables solidarios:

a) Cuando la infracción sea imputable a varias personas y no sea posible determinar el grado de participación de cada una, responderán solidariamente:

1.º Los propietarios de buques, armadores, fletadores, importadores y sus representantes, remolcadores, consignatarios, titulares de la concesión de lonjas pesqueras, responsables autorizados para la primera venta, mercados mayoristas, responsables de instalaciones de engorde de atún rojo u otros recursos pesqueros, capitanes y patrones o personas que dirijan las actividades pesqueras, en los supuestos de infracciones de pesca marítima.

2.º Los transportistas o cualesquiera personas que participen en el transporte de productos pesqueros con respecto al supuesto de infracción previsto en el artículo 103 d).

3.º Los propietarios de empresas comercializadoras o transformadoras de productos pesqueros y personal responsable de las mismas en los casos de infracciones que afecten a estas actividades.

b) Cuando el cumplimiento de las obligaciones previstas en una disposición legal corresponda a varias personas conjuntamente, responderán de forma solidaria de las infracciones que, en su caso, se cometan y de las sanciones que se impongan.

c) Serán responsables solidarios por el incumplimiento de las obligaciones impuestas por la ley que conlleven el deber de prevenir la infracción administrativa cometida por otros, las personas físicas y jurídicas sobre las que tal deber caiga, cuando así lo determine la presente ley.

3. Los propietarios de embarcaciones y/o armadores, en el caso de mediar una denuncia por supuesta infracción administrativa de pesca marítima, debidamente requeridos para ello, tienen el deber de identificar al patrón y/o persona responsable de la embarcación, y si incumplen esta obligación serán sancionados como autores de una infracción grave de falta de colaboración u obstrucción a las labores de inspección.

Artículo 92. *Concurrencia de responsabilidades.*

1. La responsabilidad por las acciones u omisiones tipificadas en la presente ley es de naturaleza administrativa y no excluye las de otro orden a que hubiere lugar.

2. Las sanciones que se impongan a distintos sujetos como consecuencia de una misma infracción tendrán entre sí carácter independiente.

3. No podrán sancionarse los hechos que hayan sido sancionados penal o administrativamente, en los casos en que se aprecie identidad de sujeto, hecho y fundamento.

4. En los supuestos en que la conducta pudiera ser constitutiva de delito, la Administración pasará el tanto de culpa a la jurisdicción competente y se abstendrá de seguir el procedimiento sancionador mientras la autoridad judicial no dicte sentencia firme, tenga lugar el sobreseimiento o el archivo de las actuaciones o se produzca la devolución del expediente por el Ministerio Fiscal.

5. De no haberse apreciado la existencia de delito o falta, el órgano administrativo competente continuará el expediente sancionador. Los hechos declarados probados en la resolución judicial firme vincularán al órgano administrativo.

Artículo 93. *Prescripción de infracciones y sanciones.*

1. Las infracciones administrativas previstas en la presente ley prescribirán: en el plazo de tres años las muy graves, en el de dos años las graves y en el de un año las leves.

2. Las sanciones impuestas por la comisión de infracciones muy graves prescribirán a los tres años, en tanto que las impuestas por graves o leves lo harán a los dos años y al año, respectivamente.

3. Para el cómputo de los plazos de prescripción de infracciones y sanciones se estará a lo dispuesto en el artículo 132.2 y 3 de la Ley 30/1992, de 26 de noviembre, de Régimen Jurídico de las Administraciones Públicas y del Procedimiento Administrativo Común.

En los supuestos de infracciones continuadas el plazo de prescripción comenzará a contar desde el momento de la finalización de la actividad o del último acto con el que la infracción se consuma. En el caso de que los hechos o actividades constitutivos de infracción fueran desconocidos por carecer de signos externos, dicho plazo se computará desde que éstos se manifiesten.

Artículo 94. *Plazo de tramitación del procedimiento sancionador.*

1. El plazo máximo para tramitar, resolver y notificar la resolución sancionadora será de seis meses para las infracciones leves, y de nueve meses para las infracciones graves y muy graves. Dicho plazo se computará desde la adopción del acuerdo de iniciación del procedimiento.

2. Transcurrido este plazo, el órgano competente para resolver declarará la caducidad de las actuaciones, sin perjuicio de solicitar asimismo al órgano competente el inicio de un nuevo procedimiento, en tanto no haya prescrito la infracción.

Artículo 95. *Actuaciones previas y de investigación.*

1. En el marco de unas actuaciones previas o de la instrucción de un procedimiento sancionador, los funcionarios competentes podrán investigar a las personas físicas o jurídicas que directa o indirectamente pudieran tener algún tipo de relación jurídica, mercantil, financiera o de cualquier otro tipo con la actividad pesquera o la comercialización de productos pesqueros.

2. Las personas físicas, así como los administradores, representantes y empleados de las personas jurídicas citadas en el apartado 1 vendrán obligadas a prestar su colaboración a los funcionarios competentes en el ejercicio de sus funciones, y a aportar la documentación que les sea requerida al objeto de facilitar las labores de investigación o instrucción.

3. Las actuaciones de investigación o instrucción podrán consistir en el examen de documentos, libros, contabilidad principal y auxiliar, ficheros, facturas, justificantes, correspondencia con trascendencia a los efectos de la investigación, bases de datos informatizadas, programas, registros y archivos informáticos relativos a actividades económicas, así como en la inspección de bienes, elementos, explotaciones y cualquier otro antecedente o información que deba facilitarse a la Administración o que sea necesario para la exigencia de las obligaciones establecidas en la normativa de pesca y comercialización de productos pesqueros.

4. Cuando las actuaciones de investigación, inspección o de instrucción lo requieran, los funcionarios que desarrollen estas funciones podrán entrar, de conformidad con la normativa comunitaria de control y lucha contra la pesca INDNR, en todas las dependencias de los buques, así como en las fincas, locales de negocio y demás establecimientos o lugares en que se desarrollen actividades que pudieran estar relacionados con la actividad pesquera o de comercialización de productos pesqueros.

5. Cuando en el ejercicio de las actuaciones de investigación sea necesario entrar en domicilio constitucionalmente protegido, la Administración deberá obtener el consentimiento de aquél o la oportuna autorización judicial.

6. El personal inspector podrá ser asistido por personal de apoyo para la realización de tareas de asistencia en las inspecciones, sin que esta circunstancia exima en ningún caso a los inspectores de ejercer las funciones que tienen encomendadas.

7. Al efectuarse una visita de inspección, los agentes y autoridades deberán comunicar su presencia, a menos que consideren que dicha comunicación pueda perjudicar el éxito de sus funciones.

Artículo 96. *Notificaciones.*

1. De conformidad con lo dispuesto en los artículos 58 y 59 de la Ley 30/1992, de 26 de noviembre, de Régimen Jurídico de las Administraciones Públicas y del Procedimiento Administrativo Común, los capitanes y patrones, o las personas interesadas que dirijan las actividades pesqueras, se entenderán notificados una vez practicada la notificación al titular de la licencia de pesca con el que prestaren su servicio.

2. El Ministro de Agricultura, Alimentación y Medio Ambiente podrá establecer, en relación a los actos que deban ser notificados por la Administración General del Estado en el marco de los procedimientos sancionadores en materia de pesca marítima, la utilización obligatoria y/o voluntaria de medios electrónicos para aquellos titulares de licencias de pesca que por razón de su capacidad económica o técnica, dedicación u otros motivos que se desarrollen reglamentariamente tengan garantizado el acceso y disponibilidad de los medios tecnológicos precisos.

Artículo 97. *Medidas provisionales.*

1. Las autoridades competentes en materia de pesca marítima y los agentes y autoridades que actúen por delegación o en virtud de cualquier otra forma jurídica prevista en derecho, podrán adoptar, desde el momento en que tengan conocimiento de la comisión de una presunta infracción, las medidas provisionales precisas, incluidas la suspensión de las autorizaciones de pesca, el apresamiento y la retención de la embarcación, y el decomiso de los artes, aparejos y útiles de pesca, de las capturas pesqueras o de los productos de la pesca o de los productos o bienes obtenidos en la comisión de las infracciones en los supuestos de infracciones graves o muy graves, para asegurar, entre otras, la eficacia de la resolución que pudiera recaer, el buen fin del procedimiento, evitar el mantenimiento de los efectos de la infracción y/o garantizar los intereses generales. Todas estas medidas se podrán adoptar acumulativamente.

2. En todo caso, tendrán la consideración de medidas provisionales las identificadas como medidas coercitivas en la normativa internacional y comunitaria contra la pesca ilegal, no declarada y no reglamentada.

3. La adopción de estas medidas se realizará de forma motivada. Cuando resulte preciso, por razones de urgencia o de necesidad, las autoridades competentes adoptarán tales medidas de forma verbal, dando razón de su proceder, debiendo reflejar el acuerdo y su motivación por escrito a la mayor brevedad posible y, en todo caso, en un plazo no superior a cinco días, dando traslado del mismo a los interesados.

4. Las medidas provisionales deberán ser confirmadas, modificadas o levantadas en el acuerdo de iniciación del procedimiento, dentro del plazo de quince días desde su adopción. Las medidas adoptadas quedarán sin efecto si no se inicia el procedimiento en dicho plazo o cuando el acuerdo de iniciación no contenga un pronunciamiento expreso acerca de las mismas.

5. Las medidas provisionales se adoptarán basándose en un juicio de razonabilidad y eligiéndose aquélla que menos dañe la situación jurídica del administrado.

Artículo 98. *Del apresamiento o retención de buques y el decomiso de los artes, aparejos y útiles de la pesca o de las capturas pesqueras, productos de la pesca o de los productos o bienes obtenidos como medida provisional.*

1. Los buques apresados y/o retenidos, serán liberados sin dilación, previa constitución de una fianza u otra garantía financiera prevista normativamente cuya cuantía será fijada por el órgano competente, mediante el correspondiente acto administrativo, no pudiendo exceder del importe de la sanción que pudiera corresponder por la infracción o infracciones cometidas. El plazo para la prestación de la fianza será de un mes desde su fijación, pudiendo ser prorrogado por idéntico tiempo y por causas justificadas. De no prestarse fianza en el plazo establecido, el buque quedará a disposición del Ministerio de Agricultura,

Alimentación y Medio Ambiente, que podrá decidir sobre su ubicación y destino de acuerdo con la legislación vigente y la regulación del Derecho Internacional derivada de la Convención de las Naciones Unidas del Derecho del Mar y de la jurisprudencia del Tribunal Internacional de Derecho del Mar con sede en Hamburgo.

2. Los artes, aparejos o útiles de pesca antirreglamentarios decomisados serán destruidos. Los reglamentarios decomisados serán devueltos al interesado, previa constitución de fianza u otra garantía financiera legalmente prevista, según los mismos términos, procedimiento y consecuencias expresados en el apartado anterior.

3. Las capturas pesqueras y/o productos de la pesca decomisados, en el supuesto de que tuvieran posibilidades de sobrevivir, deberán devolverse al medio marino sin dilación. En caso contrario, cuando sean aptos para el consumo, podrán:

a) Distribuirse entre entidades benéficas y otras instituciones públicas y privadas sin ánimo de lucro. Esta opción tendrá carácter preferente.

b) Venderse en lonja o lugar autorizado, quedando el importe de dicha venta en depósito a disposición del órgano competente para iniciar el procedimiento sancionador.

c) Con carácter subsidiario, y cuando no sea posible la venta en lonja, se acordará el inicio del procedimiento de subasta pública, en los términos que reglamentariamente se desarrollen.

d) Como última opción y únicamente en los casos en que ninguna de las opciones anteriores sea posible, se categorizarán como subproductos animales no destinados al consumo humano, y se tratarán conforme a la normativa que les sea de aplicación, salvo que en todo caso proceda su destrucción.

4. En caso de capturas pesqueras y/o productos de la pesca decomisados no aptos para el consumo, se procederá a su clasificación y tratamiento como subproductos animales no destinados al consumo humano, conforme a la normativa que les sea de aplicación, salvo que en todo caso proceda su destrucción.

5. Los gastos derivados de la adopción de medidas provisionales y cautelares, o de las sanciones, en su caso, correrán a cargo del presunto infractor.

CAPÍTULO II

De las infracciones administrativas en materia de pesca marítima en aguas exteriores

Artículo 99. *Infracciones leves.*

A los efectos de la presente ley se consideran infracciones leves:

a) Cualquier actualización de los datos y circunstancias personales que figuren en la licencia cuando no requiera autorización administrativa previa, sin efectuar la comunicación prevista legalmente.

b) La realización de faenas de pesca y selección de pescado cuando se dificulte la visibilidad de las luces utilizadas reglamentariamente.

c) La anotación incorrecta en el diario de pesca, diario electrónico de a bordo, en su caso, y en la declaración de desembarque que no supongan una alteración de los datos relativos a las capturas, al esfuerzo de pesca, o a la posición geográfica de los lances de pesca.

d) El ejercicio de la pesca de recreo sin portar la licencia o las autorizaciones, disponiendo de las mismas en vigor.

e) El incumplimiento de las preceptivas obligaciones de información a la Administración General del Estado o su comunicación incumpliendo los plazos o las condiciones de las mismas, cuando no esté tipificada como grave o muy grave, incluyendo cuanta información registral sea preceptiva.

f) El ejercicio de la pesca de recreo con caña desde tierra sin disponer de la correspondiente licencia o autorización.

g) Las acciones u omisiones que supongan incumplimiento de las obligaciones establecidas en la legislación pesquera comunitaria o previstas en Tratados Internacionales en materia de pesca y que no constituyan infracción grave o muy grave.

h) Cualquier infracción de lo establecido en esta ley o en el resto de la legislación vigente en materia de pesca marítima, cuando no esté tipificada como grave o muy grave.

Artículo 100. *Infracciones graves.*

A los efectos de la presente ley se consideran infracciones graves:

1. En lo relativo al ejercicio de la actividad:

a) El ejercicio o realización de actividades de pesca sin disponer de licencia o de las correspondientes autorizaciones.

b) El incumplimiento de las condiciones establecidas en las autorizaciones de pesca.

c) El incumplimiento de las normas vigentes sobre modalidades de pesca.

d) El cambio de modalidad de pesca sin contar con la preceptiva autorización.

e) El ejercicio o la realización de actividades de pesca sin estar incluido en el censo específico correspondiente.

f) El ejercicio de actividades de pesca en fondos prohibidos, en caladeros, zonas o períodos de tiempo no autorizados o en zonas de veda.

g) El incumplimiento de las normas relativas al esfuerzo pesquero o de tiempo de calamento de los artes o aparejos.

h) La utilización o tenencia a bordo de boyas o balizas que no cumplan la normativa vigente, o cualquier otro incumplimiento de la normativa en materia de señalización.

i) El incumplimiento de la obligación de respetar las distancias mínimas para buques y artes establecidas en la normativa vigente.

j) La obtención de autorizaciones de pesca en número superior a las permitidas legalmente por causas imputables al interesado.

k) La organización de concursos de pesca de recreo sin contar con la preceptiva autorización, o incumpliendo las condiciones de la misma.

l) Toda conducta tipificada como leve en materia de pesca marítima, cometida por las personas físicas o jurídicas a que se refiere el artículo 91 de esta ley, vinculadas jurídicamente a buques apátridas, a buques con pabellón de países calificados reglamentariamente como de abanderamiento de conveniencia o a buques de países terceros identificados por las Organizaciones Regionales de Ordenación Pesquera u otras Organizaciones Internacionales por haber incurrido en actividades de pesca ilegal, no declarada y no reglamentada o contrarias a las medidas de conservación y gestión de los recursos pesqueros.

m) El incumplimiento de las obligaciones establecidas en virtud de los Tratados Internacionales en materia de pesca marítima o Normas establecidas en el seno de las Organizaciones Regionales de Ordenación Pesquera u otras Organizaciones Internacionales, cuando suponga una vulneración de las medidas de conservación y gestión de los recursos pesqueros.

2. En lo relativo al control e inspección de la actividad pesquera:

a) La alteración de los datos y circunstancias que figuren en la licencia de pesca o en las correspondientes autorizaciones de pesca.

b) La no llevanza a bordo del diario de pesca o no tener instalado el diario de a bordo electrónico, conforme a lo exigido por la normativa vigente.

c) La no cumplimentación del diario de pesca, el diario de a bordo electrónico o la declaración de desembarque, o hacerlo alterando los datos relativos a las capturas, al esfuerzo de pesca, a la posición geográfica de los lances de pesca o infringiendo la normativa en vigor.

d) La inobservancia de la obligación de llevar a bordo del buque las autorizaciones de pesca, los planos de bodega, así como cualquier otro documento exigido por la normativa vigente.

e) El incumplimiento de la obligación de entregar a las autoridades competentes las hojas del diario de pesca y de la declaración de desembarque a la llegada a puerto, en los plazos y forma establecidos en la normativa vigente.

f) El incumplimiento de la obligación de transmitir a las autoridades competentes las grabaciones del diario de a bordo electrónico, según la normativa vigente.

g) La identificación incorrecta o ausencia de identificación en las cajas o embalajes de las especies a bordo.

h) El incumplimiento de la obligación de comunicar los desplazamientos, los transbordos, el preaviso de llegada a puerto, las capturas que se lleven a bordo o la ausencia de las mismas, y la información sobre esfuerzo pesquero, según lo exigido en la normativa vigente.

i) El incumplimiento de comunicar a las autoridades españolas competentes, en el supuesto de desembarque de capturas fuera del territorio de la Unión Europea, de las especies, cantidades y fecha de dicho desembarque, así como la zona en que se realizaron las capturas, o hacerlo falseando u ocultando datos.

j) El incumplimiento de la obligación de comunicar a las autoridades españolas competentes el enrolamiento en buques de terceros países.

k) La no llevanza a bordo del dispositivo de control vía satélite o de cualquier otra naturaleza instalado, establecido en la normativa vigente, por causas imputables al interesado.

l) La no tenencia de los dispositivos de control operativos o encendidos, así como la manipulación, apagado, alteración, daño o interferencia en sus comunicaciones o funcionamiento.

m) La falta de envío de posiciones manuales de localización cuando así lo estipule la normativa vigente.

n) La eliminación, alteración, ocultación o encubrimiento de pruebas que pudieran obtenerse en el transcurso de las labores o procedimientos de control e inspección.

ñ) La no disposición de escala de viento conforme a la normativa en vigor, la falta de colaboración con las autoridades competentes en materia de pesca marítima, agentes y observadores que actúen por delegación o en virtud de cualquier otra forma jurídica prevista en derecho, así como la obstrucción de las labores de inspección, sin llegar a impedir su ejercicio.

o) El incumplimiento por parte de los buques pesqueros no comunitarios de la obligación de efectuar los desembarques en los puertos autorizados, y en presencia de los funcionarios encargados del control, cuando así lo exija la normativa vigente.

p) El desembarque, llegada y entrada a puerto o utilización de los servicios portuarios por buques pesqueros no comunitarios sin efectuar las notificaciones y/o declaraciones previstas en la normativa vigente, o sin contar con las autorizaciones oportunas.

q) El desembarque o descarga de los productos de la pesca en lugares distintos a los autorizados de modo que impida o dificulte las funciones de control e inspección pesquera en relación con los productos objeto de desembarque o descarga.

r) El incumplimiento de la obligación de llevar visible, en la forma prevista por la normativa en vigor, el folio y la matrícula de la embarcación o cualquier otro distintivo, así como la manipulación de los mismos o impedir su visualización.

s) El incumplimiento de las obligaciones y requisitos establecidos por la normativa vigente en materia de captura, remolque y enjaule de atún rojo.

t) El incumplimiento de las obligaciones y requisitos establecidos por la normativa vigente en materia de pesaje antes de la primera venta.

u) El incumplimiento de las obligaciones y requisitos establecidos por la normativa vigente en materia de prohibición de descartes.

3. En lo relativo a las especies:

a) La realización de cualquier actividad que perjudique la gestión y conservación de los recursos marinos vivos, así como de las actividades subacuáticas sin disponer de autorización en aquellas zonas en las que sea exigible conforme a la normativa vigente.

b) La repoblación marina sin la correspondiente autorización o cuando se incumplan las condiciones establecidas en la misma.

c) La tenencia, transbordo, desembarque, custodia o almacenamiento, antes de su primera venta, de especies pesqueras cuya procedencia no esté acreditada conforme a la normativa en vigor.

d) La captura, tenencia, transbordo, desembarque, custodia o almacenamiento, antes de su primera venta, de especies pesqueras sin contar con las autorizaciones necesarias o en condiciones distintas de las establecidas en las mismas.

e) La captura, tenencia, transbordo, desembarque, custodia o almacenamiento, antes de su primera venta, de especies pesqueras no autorizadas o de las que se hubieran agotado los totales admisibles de capturas (TACs) o cuotas.

f) La captura, tenencia, transbordo, desembarque, custodia o almacenamiento, antes de su primera venta, de especies pesqueras de talla o peso inferiores a los permitidos o, en su caso, cuando se superen los márgenes permitidos para determinadas especies.

g) El incumplimiento de la normativa sobre topes máximos de captura y/o desembarque permitidos.

4. En lo relativo a los artes, aparejos, útiles, instrumentos y equipos de pesca:

a) El incumplimiento de las medidas técnicas relativas a su modo de empleo.

b) La utilización o tenencia a bordo de los prohibidos, no autorizados o antirreglamentarios.

c) El incumplimiento de la normativa sobre el transporte y arrumaje de los artes o aparejos.

d) La utilización de dispositivos que reduzcan la selectividad de los artes o aparejos.

e) El ejercicio de la pesca de recreo, haciendo uso de luces artificiales de superficie o sumergidas, o de cualquier otro medio irregular para la atracción, detección o concentración artificial de especies pesqueras.

f) El ejercicio de la pesca submarina de recreo, haciendo uso de equipos de respiración autónomos o semiautónomos, o de cualquier otro sistema que permita la respiración en inmersión, o utilizando hidroplanos o vehículos similares.

Artículo 101. *Infracciones muy graves.*

A los efectos de la presente ley se consideran infracciones muy graves:

a) El ejercicio o realización de actividades profesionales de pesca marítima sin estar incluido en el Censo de la Flota Pesquera Operativa.

b) La realización de actividades con el objeto de impedir el derecho al ejercicio de la actividad pesquera.

c) La presentación de documentos, datos, circunstancias o información falsos para la obtención de autorizaciones, permisos o licencias de cualquier clase.

d) La presentación de documentos, datos, circunstancias o información falsos para la obtención de ayudas públicas a la actividad pesquera, así como destinar las mismas a fines distintos de los previstos.

e) El ejercicio de la actividad pesquera sin autorización en aguas del mar territorial o zona económica exclusiva españoles por parte de buques pesqueros no comunitarios.

f) La tenencia a bordo o desembarque en puertos españoles, por parte de buques pesqueros no comunitarios, de productos pesqueros cuyo origen no esté identificado de conformidad con la normativa en vigor.

g) El desembarque o descarga en cualquier parte del territorio nacional de productos pesqueros de países no comunitarios sin haber obtenido la previa autorización establecida en la normativa en vigor.

h) La utilización para la pesca de explosivos, armas, sustancias tóxicas, venenosas, soporíferas o corrosivas.

i) La resistencia, desobediencia u obstrucción grave a las autoridades competentes en materia de pesca marítima, agentes y observadores que actúen por delegación o en virtud de cualquier otra forma jurídica prevista en derecho, impidiendo el ejercicio de su actividad.

j) La violación de las obligaciones establecidas en virtud de los Tratados Internacionales en materia de pesca marítima o Normas establecidas en el seno de las Organizaciones Regionales de Ordenación Pesquera u otras Organizaciones Internacionales, cuando su

incumplimiento pueda poner en peligro o atente contra la normal ejecución de los mismos, o suponga o pueda suponer un incumplimiento de las obligaciones asumidas por el Estado.

k) La participación en transbordos o en operaciones conjuntas de pesca con buques apátridas o buques de países terceros identificados por las Organizaciones Regionales de Ordenación Pesquera u otras Organizaciones Internacionales, por haber incurrido en actividades de pesca ilegal, no declarada y no reglamentada o contrarias a las medidas de conservación y gestión de los recursos pesqueros, o la prestación de apoyo o reabastecimiento de tales buques.

l) La participación en la explotación, gestión y propiedad de buques apátridas, o buques de países terceros identificados por las Organizaciones Regionales de Ordenación Pesquera u otras Organizaciones Internacionales por haber incurrido en actividades de pesca ilegal, no declarada y no reglamentada o contrarias a las medidas de conservación y gestión de los recursos pesqueros, o el ejercicio de actividades mercantiles, comerciales, societarias o financieras relacionadas con los mismos.

m) Toda conducta tipificada como grave en materia de pesca marítima, cometida por las personas físicas o jurídicas a que se refiere el artículo 91 de esta ley, vinculadas jurídicamente a buques apátridas, a buques con pabellón de países calificados reglamentariamente como de abanderamiento de conveniencia o a buques de países terceros identificados por las Organizaciones Regionales de Ordenación Pesquera u otras Organizaciones Internacionales por haber incurrido en actividades de pesca ilegal, no declarada y no reglamentada o contrarias a las medidas de conservación y gestión de los recursos pesqueros.

CAPÍTULO III

Infracciones en materia de ordenación del sector pesquero y de comercialización de productos pesqueros

Artículo 102. *Infracciones leves.*

A los efectos de la presente ley se consideran infracciones leves:

a) El incumplimiento de las preceptivas obligaciones de información a las Administraciones Públicas o su comunicación incumpliendo los plazos o las condiciones de las mismas, cuando no esté tipificada como grave o muy grave.

b) El cargar productos pesqueros fuera de los lugares o puertos fijados al efecto.

Artículo 103. *Infracciones graves.*

A los efectos de la presente ley se consideran infracciones graves:

a) La comercialización de especies pesqueras incumpliendo la normativa sobre categorías de frescura y calibrado, o sin contar con las autorizaciones necesarias o en condiciones distintas de las establecidas en dichas autorizaciones.

b) La realización de operaciones de construcción o modernización de buques pesqueros al margen o incumpliendo las preceptivas autorizaciones de los órganos competentes de las comunidades autónomas, o del Estado, en el ámbito de sus respectivas competencias.

c) La tenencia, la consignación, el transporte, el tránsito, el almacenamiento, la transformación, la exposición y la venta, en cualquiera de las formas previstas legalmente, de productos pesqueros prohibidos o de talla o peso inferiores a los reglamentarios. En los supuestos en que estas conductas afecten a las diferentes especies de moluscos y se realicen en lonja o en cualquiera de los establecimientos autorizados para la primera venta, el volumen total vendido de talla o peso inferior al mínimo en un día deberá ser superior al 10 % del total comercializado para esa especie. En el caso de que este porcentaje sea inferior o igual al 10 %, y su captura se considere no intencionada se considerará infracción leve, no pudiendo ser objeto de comercialización.

d) El transporte de productos pesqueros sin la correspondiente documentación exigida en la legislación vigente.

e) El incumplimiento de la normativa vigente relativa a la potencia de los motores u otros parámetros establecidos para los buques respecto de cada caladero o modalidad de pesca.

f) El cambio de base del buque pesquero sin obtener previamente la correspondiente autorización administrativa, o su no utilización conforme a lo establecido en el artículo 65, excepto supuesto de fuerza mayor.

g) La obstrucción de las labores de inspección, sin llegar a impedir su ejercicio.

h) La entrada o salida del puerto fuera del horario establecido para el ejercicio de la actividad pesquera, salvo que dichas maniobras tengan lugar como consecuencia de estado de necesidad o fuerza mayor, sin perjuicio de las competencias de la autoridad portuaria.

i) El incumplimiento de los descansos de pesca establecidos.

j) La realización de actividades de venta de productos pesqueros en lugar o en forma no autorizados legalmente o incumpliendo los requisitos exigidos, así como la no expedición de la nota de venta, existiendo obligación de ello, o la inclusión de datos falsos en la misma.

k) El ejercicio de actividades profesionales pesqueras sin estar en posesión de la titulación que acredita la capacitación y formación profesional náutico-pesquera.

l) El desembarque o descarga de especies y productos pesqueros en condiciones distintas de las establecidas.

m) La identificación incorrecta en las cajas o embalajes de las especies contenidas.

n) La contratación de personal que no disponga del título o tarjeta profesional exigidos por la normativa vigente.

ñ) La permisión de que la realización de una función o servicio a bordo se lleve a cabo por alguien sin la debida titulación o la correspondiente dispensa.

o) La obtención, mediante fraude o documentación falsa, de un contrato para ejercer alguna de las funciones, o desempeñar una determinada tarea para las cuales la normativa vigente prescribe la necesidad de hallarse en posesión de un determinado título o de la correspondiente dispensa.

p) La tenencia, consignación, transporte, tránsito, almacenamiento, transformación, exposición y venta, en cualquiera de las formas previstas legalmente, de productos pesqueros que no cumplen los requisitos de trazabilidad, etiquetado, higiene o información al consumidor exigidos por la normativa vigente.

Artículo 104. *Infracciones muy graves.*

1. A los efectos de la presente ley se consideran infracciones muy graves:

a) La obtención de las autorizaciones precisas con base en documentos o informaciones falsas.

b) La resistencia o desobediencia grave a las autoridades de inspección, impidiendo el ejercicio de la misma.

c) Toda conducta tipificada como grave, cuando suponga un incumplimiento de las obligaciones establecidas en virtud de Tratados Internacionales o normas de terceros países, que estén relacionadas con actividades de pesca de buques apátridas, buques con pabellón de países calificados reglamentariamente como de abanderamiento de conveniencia o buques de países terceros identificados por las Organizaciones Regionales de Ordenación Pesquera u otras Organizaciones Internacionales por haber incurrido en actividades de pesca ilegal, no declarada y no reglamentada o contrarias a las medidas de conservación y gestión de los recursos pesqueros.

2. La obtención de subvenciones, préstamos y, en general, cualquier tipo de ayuda, con base en datos falsos, así como destinarlas a fines distintos de los previstos, se regirá conforme a la normativa aplicable en materia de subvenciones.

CAPÍTULO IV

De las sanciones

Artículo 105. *Clases.*

1. Las sanciones que pueden aplicarse por la comisión de las infracciones previstas en la presente ley son las siguientes:

a) Apercibimiento.

b) Amonestación pública.
c) Sanción pecuniaria.
d) Asignación de puntos conforme a la normativa en vigor.
e) Inhabilitación para el ejercicio o desarrollo de actividades pesqueras.
f) Decomiso de artes, aparejos o útiles de la pesca.
g) Decomiso de las capturas pesqueras o los productos de la pesca o de los productos o bienes obtenidos en la comisión de las infracciones.
h) Suspensión, retirada o no renovación de las autorizaciones, licencias o permisos.
i) Imposibilidad de obtención de préstamos, subvenciones o ayudas públicas.
j) Incautación del buque.
k) Inmovilización temporal del buque.
l) Suspensión del estatuto de operador económico autorizado.
m) Reducción o anulación de los derechos o posibilidades de pesca.

Todas ellas podrán imponerse con carácter principal, acumulándose cuando proceda.

2. La imposición de dichas sanciones se realizará de acuerdo con los siguientes requisitos:

a) El apercibimiento sólo podrá imponerse para infracciones leves.
b) La amonestación pública sólo podrá imponerse para infracciones leves y graves.
c) La sanción pecuniaria podrá imponerse de acuerdo con las reglas previstas en el artículo 106.
d) La asignación de puntos se realizará de acuerdo con la normativa en vigor.
e) La inhabilitación para el ejercicio o desarrollo de actividades pesqueras no podrá ser superior a un periodo de tres años en caso de infracciones graves y de cinco años en caso de infracciones muy graves. No cabrá en el caso de infracciones leves.
f) El decomiso de artes, aparejos o útiles de pesca sólo podrá imponerse en caso de infracciones muy graves e infracciones graves relativas a las especies, y relativas a los artes, aparejos, útiles, instrumentos y equipos de pesca.
g) El decomiso de las capturas pesqueras o los productos de la pesca o los productos o bienes obtenidos en la comisión de las infracciones podrá imponerse con independencia de la calificación de la infracción.
h) La suspensión, retirada o no renovación de las autorizaciones, licencias o permisos no podrá ser superior a un periodo de tres años en caso de infracciones graves ni de siete en caso de infracciones muy graves. No cabrá en el caso de infracciones leves.
i) La imposibilidad de obtención de préstamos, subvenciones o ayudas públicas no podrá ser superior a un periodo de dos años en caso de infracciones leves, tres años en caso de infracciones graves ni de siete en caso de infracciones muy graves.
j) La incautación del buque sólo podrá imponerse en caso de infracciones muy graves.
k) La inmovilización temporal del buque no podrá ser superior a un periodo de seis meses en caso de infracciones leves, un año en caso de infracciones graves ni de tres en caso de infracciones muy graves.
l) La suspensión del estatuto de operador económico autorizado no podrá ser superior a un periodo de dos años en caso de infracciones leves, tres años en caso de infracciones graves ni de siete en caso de infracciones muy graves.
m) La reducción o anulación de los derechos o posibilidades de pesca podrá imponerse en caso de infracciones muy graves e infracciones graves relativas al control e inspección de la actividad pesquera, y relativas a las especies.

3. Con independencia de las que puedan corresponder en concepto de sanción, el órgano sancionador podrá acordar la imposición de multas coercitivas con arreglo a lo dispuesto en el artículo 99 de la Ley 30/1992, de 26 de noviembre, una vez transcurridos los plazos señalados en el requerimiento correspondiente. La cuantía de cada una de dichas multas no superará el 20% de la sanción pecuniaria fijada por la infracción correspondiente.
4. No obstante lo dispuesto en el 92.5, cuando se hubiere utilizado el buque pesquero para efectuar tráfico de drogas tóxicas, estupefacientes, sustancias psicotrópicas, transporte ilegal de inmigrantes, o para cualquier otra actividad constitutiva de delito y se haya determinado por resolución judicial firme la responsabilidad de los autores, éstos quedarán

inhabilitados para el ejercicio o desarrollo de las actividades pesqueras durante un periodo de diez años.

5. La obtención de subvenciones, préstamos y, en general, cualquier tipo de ayuda con base en datos falsos, destinados a fines distintos de los previstos o utilizados de forma indebida dará lugar al reintegro de las cantidades obtenidas de acuerdo con la Ley 38/2003, de 17 de noviembre, General de Subvenciones.

Artículo 106. *Graduación de las sanciones pecuniarias.*

1. Las sanciones pecuniarias se impondrán de acuerdo con los siguientes tramos:

a) Las infracciones leves serán sancionadas con multa de 60 a 600 euros.

b) Las infracciones graves serán sancionadas con sanción pecuniaria de 601 a 60.000 euros.

c) Las infracciones muy graves serán sancionadas con sanción pecuniaria de 60.001 a 600.000 euros.

2. Dentro de los tramos precedentes, las sanciones pecuniarias se impondrán en los grados mínimo, medio o máximo del siguiente modo:

a) Sanción pecuniaria por infracción leve:

1.º Grado mínimo: de 60 a 200 euros.
2.º Grado medio: de 201 a 400 euros.
3.º Grado máximo: de 401 a 600 euros.

b) Sanción pecuniaria por infracción grave:

1.º Grado mínimo: de 601 a 15.000 euros.
2.º Grado medio: de 15.001 a 40.000 euros.
3.º Grado máximo: de 40.001 a 60.000 euros.

c) Sanción pecuniaria por infracción muy grave:

1.º Grado mínimo: de 60.001 a 120.000 euros.
2.º Grado medio: de 120.001 a 240.000 euros.
3.º Grado máximo: de 240.001 a 600.000 euros.

3. Las sanciones pecuniarias se impondrán motivadamente en los grados mínimo, medio o máximo en atención, entre otros, a los siguientes criterios:

a) Beneficio económico que obtenga o espere obtener el presunto infractor como consecuencia de la infracción cometida.

b) Tamaño y potencia de la embarcación.

c) Naturaleza de los perjuicios causados, en especial a los fondos marinos, ecosistemas y organismos vivos, recursos económicos, bienes de dominio público o terceros o afección a zonas con protección medioambiental o pesquera.

d) Posibilidad de restitución del daño causado como consecuencia de la comisión de la infracción.

Artículo 107. *Ejecución de sanciones en materia de pesca marítima en aguas exteriores.*

La resolución será ejecutiva cuando ponga fin a la vía administrativa.

Artículo 108. *Reducción de la sanción pecuniaria en materia de pesca marítima en aguas exteriores.*

Finalizado el procedimiento sancionador en materia de pesca marítima en aguas exteriores, y notificada la resolución sancionadora a los responsables, éstos dispondrán de un plazo de 20 días naturales para realizar el pago voluntario con reducción de la sanción pecuniaria en los términos y condiciones previstos en el artículo siguiente.

Artículo 109. *Requisitos y efectos de la reducción de la sanción pecuniaria.*

1. El pago voluntario con reducción de la sanción pecuniaria será aplicable a las sanciones pecuniarias impuestas por infracciones administrativas en materia de pesca marítima en aguas exteriores de carácter leve o grave, cuyo importe no supere los 15.000 euros y siempre que no haya recaído sobre los interesados resolución sancionadora firme por infracciones graves o muy graves en materia de pesca marítima en aguas exteriores durante los dos años anteriores a la comisión de la infracción, y en la resolución sancionadora no se hayan asignado puntos, de conformidad con la normativa vigente.

2. En el supuesto de procedimientos sancionadores seguidos por la comisión de más de una infracción, no será aplicable esta reducción a ninguna de las sanciones pecuniarias si la suma de las mismas supera los 20.000 euros.

3. El pago voluntario realizado bajo las condiciones y plazos fijados en la presente ley, conllevará las siguientes consecuencias:

a) La reducción del 30 por ciento del importe de la sanción pecuniaria impuesta en la resolución sancionadora.

b) La reducción del 50 por ciento del importe de la sanción pecuniaria impuesta en aquellos procedimientos finalizados porque el interesado manifieste su acuerdo con la propuesta de sanción en cualquier momento anterior a la resolución del procedimiento si media la conformidad del órgano competente para resolver.

c) La firmeza de la sanción en vía administrativa desde el momento del pago, produciendo plenos efectos desde el día siguiente a la realización del mismo, siendo recurrible únicamente ante el orden jurisdiccional contencioso-administrativo.

d) El plazo para interponer recurso contencioso-administrativo se iniciará el día siguiente a aquél en que tenga lugar el pago voluntario, salvo que se interponga recurso potestativo de reposición.

4. En ningún caso cabrá esta reducción cuando se haya acordado la suspensión condicional prevista en el artículo siguiente.

Artículo 110. *Suspensión condicional.*

1. En las sanciones en materia de pesca marítima, dictada la resolución que pone fin a la vía administrativa, el infractor podrá solicitar en el plazo de un mes, contado a partir de la notificación, la suspensión condicional de la ejecución de la sanción impuesta, mediante escrito debidamente motivado, dirigido al Ministro de Agricultura, Alimentación y Medio Ambiente, manifestando el compromiso de sujetarse a las condiciones que para su otorgamiento se establezcan, en orden a garantizar, durante el plazo de suspensión, un comportamiento de respeto de la normativa reguladora del ejercicio de la actividad pesquera. La presentación de la solicitud determinará la suspensión automática de la ejecución de la sanción hasta la resolución del expediente sobre la suspensión condicional.

El plazo de suspensión condicional será de seis a nueve meses para las faltas leves y de nueve a dieciséis meses para las faltas graves, atendiendo en ambos casos a las circunstancias de la infracción cometida. No cabrá suspensión en el caso de comisión de infracción muy grave.

2. Serán requisitos para solicitar la suspensión condicional:

a) Que no haya sido sancionado en los últimos cinco años.

b) Que la cuantía de la sanción impuesta en caso de ser sanción pecuniaria no exceda de 30.000 euros.

3. A los efectos de la resolución de suspensión condicional de la ejecución, se concederá audiencia al interesado y podrán solicitarse informes de las entidades asociativas del sector afectado y de otros organismos públicos interesados. Podrán, asimismo, solicitarse todos aquellos informes que se estimen convenientes para resolver sobre la suspensión condicional.

Una vez acreditado el cumplimiento de los requisitos establecidos, el Ministro de Agricultura, Alimentación y Medio Ambiente podrá resolver la concesión o denegación de la suspensión condicional de la ejecución de la sanción.

4. La resolución denegatoria de la suspensión condicional, debidamente motivada, le será notificada al interesado, procediéndose a continuar la tramitación de la ejecución de la sanción impuesta. Asimismo, la resolución favorable, debidamente motivada, será notificada a los interesados, y expresará las condiciones en que se llevará a cabo, así como que la misma suspende los plazos de prescripción de la sanción establecida en la presente ley. Los interesados podrán entender desestimada por silencio administrativo su solicitud.

5. Las condiciones de obligado respeto por el infractor, durante el período de suspensión, incluirán en todo caso:

a) No cometer ninguna infracción pesquera.

b) Cumplimentar debidamente las medidas cautelares impuestas y mantenidas, en su caso.

c) Las medidas cautelares serán en todo caso prolongadas automáticamente durante el periodo de vigencia de la suspensión condicional.

6. Si el interesado, durante el plazo de suspensión fijado, incumpliera las obligaciones o condiciones impuestas o hubiera sido sancionado por otras infracciones pesqueras, el órgano competente, previa audiencia de aquél, revocará la suspensión condicional de la ejecución de la infracción y se continuará la tramitación de la ejecución de la sanción impuesta.

7. Una vez cumplido el tiempo establecido de suspensión, si el infractor, a la vista de los informes que pueden ser requeridos al efecto, ha cumplido las condiciones establecidas y no hubiera sido sancionado por otras infracciones pesqueras, el Ministro de Agricultura, Alimentación y Medio Ambiente acordará la remisión de la sanción impuesta siempre que la resolución administrativa sancionadora sea firme y no haya recaído sentencia judicial.

Artículo 111. *Función inspectora en materia de ordenación del sector pesquero y comercialización de productos pesqueros.*

1. La función inspectora de las comunidades autónomas en materia de ordenación del sector pesquero se inicia desde el momento mismo del desembarque o descarga de las capturas en los términos que su legislación establezca.

2. La función inspectora de las comunidades autónomas en materia de comercialización de productos de la pesca, independientemente del origen de éstos, se iniciará después de la primera comercialización en las lonjas de los puertos o desde la primera comercialización cuando los productos no se vendan por primera vez en dichas lonjas.

Artículo 112. *Competencia sancionadora en materia de pesca marítima en aguas exteriores.*

La competencia para la imposición de las sanciones correspondientes a las infracciones en materia de pesca marítima corresponderá:

a) A los Delegados del Gobierno en el supuesto de infracciones leves.

b) Al Director General de Recursos Pesqueros y Acuicultura en el supuesto de infracciones graves.

c) Al Secretario General de Pesca en el supuesto de infracciones muy graves si la cuantía de la sanción pecuniaria no excede de 300.000 euros.

d) Al Ministro de Agricultura, Alimentación y Medio Ambiente, cuando la infracción sea calificada como muy grave si la cuantía de la sanción pecuniaria excede de 300.000 euros.

Artículo 113. *Competencia sancionadora en materia de ordenación del sector y de comercialización de productos pesqueros.*

Corresponde a los órganos competentes de las comunidades autónomas el desarrollo legislativo, la tramitación y resolución de los expedientes correspondientes a las infracciones en materia de ordenación del sector pesquero y de comercialización de productos pesqueros tipificadas en esta ley.

Artículo 114. *Financiación y dotación de medios para el control pesquero y la conservación, protección y regeneración de los recursos pesqueros.*

De conformidad con lo establecido en los artículos 3 del Reglamento (UE) n.º 1380/2013 del Parlamento Europeo y del Consejo, de 11 de diciembre de 2013, sobre la Política Pesquera Común, y 5 del Reglamento (CE) n.º 1224/2009 del Consejo, de 20 de noviembre de 2009, por el que se establece un régimen comunitario de control para garantizar el cumplimiento de las normas de la Política Pesquera Común, se instrumentarán los medios necesarios para la consecución por parte de la Secretaría General de Pesca del Ministerio de Agricultura, Alimentación y Medio Ambiente de los objetivos de control pesquero, así como de los objetivos de investigación pesquera y oceanográfica, definidos conforme a lo dispuesto en el artículo 84 y siguientes de la presente ley, en colaboración con el Instituto Español de Oceanografía, en el marco de la política de conservación, protección y regeneración de los recursos pesqueros según los títulos I y IV de la presente ley.

[. . .]

Disposición adicional segunda. *Título competencial.*

1. Constituyen legislación de pesca marítima y se dictan al amparo del artículo 149.1.19.ª de la Constitución, el título I y los artículos 57 (y concordantes reguladores del Registro General de la Flota Pesquera), 89 a), 90 en el ámbito de sus competencias, 95 en el ámbito de la pesca marítima en aguas exteriores, 97 a 101, 105 a 110, 112, 114, disposiciones adicionales primera y sexta y disposición transitoria única.

2. Constituyen legislación básica de ordenación del sector pesquero y se dictan al amparo del artículo 149.1.19.ª de la Constitución el título II, salvo el artículo 57 (y concordantes reguladores del Registro General de la Flota Pesquera), el capítulo V en materia de trazabilidad y control, y el capítulo VI; y los artículos 89 b), 90 en el ámbito de sus competencias, 102 a 106, 111.1, 113 y disposición adicional quinta.

3. Constituyen legislación básica de ordenación de la actividad comercial y se dictan al amparo del artículo 149.1.13.ª de la Constitución, el título III y los artículos 89 b), 103 a), c), d), j), m) y q), 104 a) y c), 105 apartado 1 letras a), b), c), e), g), h), i) y l), y apartados 2 y 3, 106, 111.2, 113 y disposición adicional quinta.

El capítulo V del título II se dicta al amparo del mencionado artículo 149.1 en su regla 13.ª en materia de trazabilidad y control, y conjuntamente con la 19.ª, que atribuye al Estado competencia exclusiva en materia de ordenación del sector pesquero, en el ámbito de sus competencias.

El capítulo VI del título II se dicta al amparo del mencionado artículo 149.1 en su regla 13.ª, conjuntamente con la 20.ª, que atribuye al Estado competencia exclusiva en materia de marina mercante.

4. Constituyen bases del régimen jurídico de las Administraciones públicas y se dictan al amparo del artículo 149.1.18.ª de la Constitución, los artículos 91, 92, 93, 94, 95 en los ámbitos de ordenación del sector pesquero y de ordenación de la actividad comercial, y 96.

5. El título IV se dicta al amparo de la competencia del Estado sobre el fomento y la coordinación general de la investigación científica y técnica, de acuerdo con el artículo 149.1.15.ª de la Constitución.

Disposición adicional tercera. *Transmisión de datos.*

1. Los Ministerios de Agricultura, Alimentación y Medio Ambiente y de Fomento, establecerán los mecanismos de coordinación y de traspaso de información precisos entre el Registro General de la Flota Pesquera y el Registro de Buques y Empresas Navieras. Ambos Ministerios garantizarán un acceso recíproco, permanente y directo a los datos necesarios existentes en ambos Registros, a efectos de consulta.

El Ministerio de Fomento requerirá un informe previo del Ministerio de Agricultura, Alimentación y Medio Ambiente sobre cualquier modificación en las anotaciones de la lista tercera y cuarta del Registro de Buques y Empresas Navieras.

2. De igual forma, el Ministerio de Agricultura, Alimentación y Medio Ambiente, el Ministerio de Fomento y el Ministerio de Empleo y Seguridad Social procederán a facilitarse

mutuamente la información de sus registros y bases de datos a efectos de consulta, y establecerán los mecanismos de coordinación y de traspaso de información necesarios respecto a las empresas con buques pesqueros y trabajadores inscritos en el Régimen Especial de la Seguridad Social del Mar.

Disposición adicional cuarta. *Importaciones de productos pesqueros.*

Corresponde al Ministerio de Agricultura, Pesca y Alimentación, sin perjuicio de las competencias concurrentes de otros Departamentos, el control de los productos pesqueros procedentes de países no comunitarios con ocasión de su desembarque o descarga en territorio nacional. A estos efectos y demás derivados de la competencia estatal sobre comercio exterior, el Gobierno designará los puertos y lugares de desembarque o descarga autorizados.

Los capitanes de buques de pesca que enarbolen pabellón de un país tercero y los consignatarios de los productos pesqueros procedentes de dichos países, deberán comunicar el puerto o lugar y la hora prevista de desembarque o descarga, no pudiendo efectuarse la operación si el Ministerio de Agricultura, Pesca y Alimentación no confirma haber recibido dicha comunicación anticipada.

Disposición adicional quinta. *Tenencia ilegal de especies.*

La tenencia de especies prohibidas o de talla o peso inferior a lo reglamentado por alguna persona en mercado, tienda, almacén, establecimiento u otro lugar, contenedor u objeto de análogas características, o por vendedor ambulante en cualquier sitio, se considerará posesión con fines de comercialización o venta, salvo prueba en contrario.

Disposición adicional sexta. *Silencio administrativo en materia de autorizaciones de pesca.*

En cumplimiento de lo previsto en el artículo 43 de la Ley 30/1992, de 26 de noviembre, de Régimen Jurídico de las Administraciones Públicas y del Procedimiento Administrativo Común, el vencimiento del plazo máximo para resolver las solicitudes de autorizaciones de pesca marítima se entenderá como silencio administrativo negativo.

Disposición adicional séptima. *Legislación en vigor.*

1. La aplicación de la presente Ley se llevará a cabo sin perjuicio de la vigencia de las siguientes leyes:

a) Ley Orgánica 2/1986, de 13 de marzo, de Fuerzas y Cuerpos de Seguridad.
b) Ley 14/1986, de 25 de abril, General de Sanidad.
c) Ley 22/1988, de 28 de julio, de Costas.
d) Ley 4/1989, de 27 de marzo, de Conservación de los Espacios Naturales y de la Flora y Fauna Silvestres.
e) Ley 27/1992, de 24 de noviembre, de Puertos del Estado y de la Marina Mercante.

2. Esta Ley se dicta, asimismo, sin perjuicio de lo establecido en las normas sanitarias aplicables a la producción y comercialización de los moluscos bivalvos vivos, de los productos pesqueros y de la acuicultura.

Disposición adicional octava. *Pesca de litoral y pesca marítima de recreo.*

1. Se establecerán cauces de colaboración y, en su caso, hacer uso de las correspondientes previsiones constitucionales, a los efectos de implantar una actuación administrativa unificada en el ámbito de la pesca marítima de litoral que tenga por objeto una mayor eficacia de las actuaciones públicas. Se entiende por pesca marítima de litoral la flota pesquera que realiza mareas de duración inferior a veinticuatro horas.

2. Asimismo, en relación con la pesca marítima de recreo el Ministerio de Agricultura, Pesca y Alimentación y las Comunidades Autónomas podrán establecer convenios de colaboración o convenios de encomienda de gestión, al objeto de garantizar el cumplimiento

de las medidas de protección, conservación y mejora de los recursos pesqueros en el ámbito de sus respectivas competencias.

Disposición adicional novena. *Censos publicados antes de la entrada en vigor de esta ley.*

1. A la entrada en vigor de la presente Ley seguirán vigentes los censos publicados en el "Boletín Oficial del Estado", así como las posibilidades de pesca que en los mismos se reconocen a las empresas o asociaciones de empresas titulares de los buques incluidos en dichos censos, hasta la elaboración de los nuevos censos de conformidad con lo establecido en el artículo 26 de esta Ley.

2. Los propietarios o armadores cuyos buques pesqueros no figuran incluidos en el Censo de la Flota Pesquera Operativa, creado por Orden Ministerial de 30 de enero de 1989, podrán solicitar la reactivación de su embarcación en el plazo máximo de seis meses contados a partir de la entrada en vigor de la Ley 62/2003, de 30 de diciembre, de medidas fiscales, administrativas y del orden social, siempre que cumplan con las disposiciones vigentes establecidas al efecto.

Disposición transitoria única. *Aplicación de la legislación más favorable.*

Las infracciones cometidas durante la vigencia de la Ley 14/1998, de 1 de junio, por la que se establece el régimen de control para la protección de los recursos pesqueros, serán objeto de la sanción que resulte más favorable para el presunto infractor.

Disposición derogatoria única.

Quedan derogadas cuantas disposiciones de igual o inferior rango se opongan a lo establecido en la presente Ley, y expresamente la siguiente norma: Ley 14/1998, de 1 de junio, por la que se establece el régimen de control para la protección de los recursos pesqueros.

Disposición final primera. *Actualización de sanciones.*

Se faculta al Gobierno para actualizar, por Real Decreto, el importe de las sanciones previstas en esta Ley.

Disposición final segunda. *Desarrollo reglamentario.*

Se autoriza al Gobierno y, en su caso, al Ministro de Agricultura, Pesca y Alimentación, en el ámbito de sus competencias, para dictar cuantas disposiciones sean necesarias para el desarrollo y aplicación de la presente Ley.

§ 104

Ley 5/2023, de 17 de marzo, de pesca sostenible e investigación pesquera. [Inclusión parcial]

Jefatura del Estado
«BOE» núm. 66, de 18 de marzo de 2023
Última modificación: sin modificaciones
Referencia: BOE-A-2023-7052

TÍTULO I

Disposiciones generales

[. . .]

Artículo 3. *Definiciones.*

A los efectos de esta ley, se considerarán las definiciones siguientes:

1. Actividad pesquera: buscar recursos pesqueros, largar, calar, remolcar o halar artes de pesca, subir capturas a bordo, transportar, llevar a bordo, transformar a bordo, trasladar, transbordar, enjaular, engordar y desembarcar pescado y productos de la pesca, así como crustáceos y moluscos con artes y aparejos propios de la pesca.

2. Aguas exteriores: aguas marítimas bajo soberanía o jurisdicción española, situadas por fuera de las líneas de base, tal y como se contemplan en la Ley 20/1967, de 8 de abril, sobre extensión de jurisdicción marítima a doce millas, a efectos de pesca, y en el Real Decreto 2510/1977, de 5 de agosto, de aguas jurisdiccionales, líneas de base rectas para su delimitación.

3. Aguas interiores: aguas marítimas bajo soberanía o jurisdicción española situadas por dentro de las líneas de base rectas, conforme al Real Decreto 2510/1977, de 5 de agosto, sobre trazado de líneas de base rectas en desarrollo de la Ley 20/1967, de 8 de abril, sobre extensión de las aguas jurisdiccionales españolas a doce millas, a efectos de pesca.

4. Armador: quien, teniendo o no su propiedad, lleva a cabo la explotación de un buque o embarcación, directamente o a través de sus dependientes, y lo dedica a la actividad pesquera en su propio nombre y bajo su responsabilidad.

5. Arte de pesca: todo artículo o componente de un equipo que se utiliza en la pesca marítima para atraer, buscar, capturar o criar recursos biológicos marinos o que flota en la superficie y se despliega con el objetivo de atraer, capturar o criar tales recursos biológicos marinos.

6. Arrecife artificial destinado a la protección pesquera: instalación, conforme a un proyecto, de un conjunto de elementos o módulos, constituidos por diversos materiales inertes, no contaminantes con el fin de favorecer la regeneración, el desarrollo o la protección de los hábitats y de los recursos marinos, facilitando e incrementando la productividad pesquera.

7. Buque auxiliar: cualquier buque o embarcación inscrito en la lista cuarta del Registro de Buques y Empresas Navieras del Ministerio de Transportes, Movilidad y Agenda Urbana que participe en labores de apoyo para la explotación comercial de los recursos pesqueros así como de la acuicultura, incluyendo las embarcaciones necesarias para las labores llevadas a cabo para la extracción de coral rojo, algas, erizos, percebes, poliquetos, navaja y similares, siempre y cuando dichas embarcaciones no estén equipadas para la explotación comercial de los recursos pesqueros.

8. Buque de pesca: cualquier buque o embarcación, con independencia de su tamaño, equipado o utilizado para la captura comercial de los recursos pesqueros, inscrito en la lista tercera del Registro de Buques y Empresas Navieras. Asimismo, a los efectos de esta ley, las almadrabas se considerarán equiparables a los buques de pesca en todo aquello que les sea de aplicación.

9. Captura accidental de especies marinas protegidas: la captura no intencionada de especies de mamíferos, aves y tortugas marinas, condrictios e invertebrados, incluidas en el Listado de Especies Silvestres en Régimen de Protección Especial, en el Catálogo Español de Especies Amenazadas o protegidas bajo el resto de la legislación europea o internacional, durante las operaciones de pesca.

10. Censo por caladero y modalidad: relación de buques de pesca que, sin perjuicio del cumplimiento del resto de requisitos previstos en la ley y sus disposiciones de desarrollo, pueden ejercer su actividad pesquera en un determinado caladero, o en una parte del mismo, y mediante una determinada modalidad.

11. Censo específico: relación de buques que, sin perjuicio del cumplimiento del resto de requisitos previstos en la ley, pueden ejercer la actividad pesquera en relación con una pesquería o zona concreta cuando las circunstancias específicas de la pesquería o de la zona así lo aconsejen.

12. Esfuerzo pesquero: la intensidad con que es ejercida la actividad pesquera, medida como el tiempo de actividad del mismo y otros parámetros, en particular la capacidad del buque, que puedan incidir en su intensidad de pesca. El esfuerzo de pesca desarrollado por un conjunto de buques será la suma del ejercido por cada uno de ellos.

13. Pesca marítima: el régimen de explotación y aprovechamiento sostenible de los recursos pesqueros, la regulación de las características y condiciones de la actividad pesquera, así como el conjunto de medidas de conservación, protección, regeneración de los recursos marinos vivos en las aguas exteriores, así como la actividad pesquera en esas aguas, con la exclusión del marisqueo y la acuicultura.

14. Pesca no profesional recreativa: la actividad pesquera no profesional que explota los recursos pesqueros con fines lúdicos o deportivos y para el consumo personal, prohibiéndose la venta o transacción de las capturas obtenidas.

15. Pesca no profesional deportiva: la actividad pesquera no profesional que explota los recursos pesqueros con fines de competición, prohibiéndose la venta o transacción de las capturas obtenidas.

16. Pesquería: ejercicio de la actividad pesquera dirigida a la captura de una población, especie o grupo de especies en una zona o caladero determinado y con una modalidad determinada.

17. Posibilidades de pesca: el volumen de capturas, esfuerzo de pesca, o tiempo de pesca o de presencia en una zona de pesca que se asigna a un buque o grupo de buques conforme a los criterios establecidos en la ley y en su normativa de desarrollo.

18. Propietario de un buque: la persona física o jurídica que figura en el Sección de Buques del Registro de Bienes Muebles como tal, de acuerdo con el artículo 70.2 de la Ley 14/2014, de 24 de julio, de Navegación Marítima.

19. Recursos biológicos marinos: las especies marinas acuáticas vivas, disponibles y accesibles, incluidas las especies anádromas y catádromas durante su vida marina.

20. Recursos pesqueros: recursos biológicos marinos, así como sus esqueletos y demás productos de aquéllos, que sean objeto de aprovechamiento mediante actividad pesquera, de acuerdo con un enfoque ecosistémico de su gestión.

21. Zona de protección pesquera: cualquier zona marina en la que las actividades pesqueras están limitadas o prohibidas con el objetivo de favorecer la protección, cría y regeneración de los recursos pesqueros.

[. . .]

Artículo 6. *Medidas de la política de pesca marítima.*

La política de la pesca marítima en aguas exteriores se realizará a través de:

1. La regulación de los requisitos para el acceso a los recursos pesqueros.
2. Medidas de conservación y uso sostenible de los recursos pesqueros.
3. Medidas de protección y regeneración de los recursos pesqueros.
4. Medidas de mitigación de los impactos de la pesca en las especies marinas protegidas.
5. Medidas de gestión de la actividad pesquera.
6. La regulación de la pesca recreativa.
7. Medidas de fomento de la investigación e innovación oceanográfica pesquera.
8. La regulación del acceso a los recursos genéticos pesqueros españoles.
9. La coordinación y la cooperación entre el Estado y las comunidades autónomas dirigidas al cumplimiento a las obligaciones derivadas de la Política Pesquera Común.

[. . .]

TÍTULO VI

Pesca recreativa en aguas exteriores

Artículo 44. *Condiciones de ejercicio.*

1. Por real decreto se regulará la pesca recreativa en aguas exteriores por razón de conservación, protección y gestión de los recursos pesqueros o de sus hábitats.
2. Dicha regulación incluirá entre otras las siguientes medidas específicas:

a) El establecimiento de vedas temporales o zonales.
b) La prohibición o limitación de métodos, artes o instrumentos de pesca.
c) La determinación de tiempos máximos de pesca.
d) La fijación del volumen máximo de capturas por persona, barco, período de tiempo y especie o grupos de especie.
e) El establecimiento de distancias mínimas respecto de los barcos de pesca profesional.
f) La obtención de una autorización especial para la captura de determinadas especies, conforme al apartado 4, complementaria de la licencia de pesca recreativa prevista en el apartado 3.
g) Las condiciones en las que se da la pesca sin muerte.

Entre esas medidas se encontrará la obligación de informar al Ministerio de Agricultura, Pesca y Alimentación en relación con la actividad desarrollada y las capturas realizadas. Dicho departamento remitirá tales datos al correspondiente órgano competente de gestión de los espacios naturales protegidos en que se haya desarrollado la actividad recreativa.

3. En todo caso, para llevar a cabo la pesca de recreo se exigirá una autorización denominada licencia de pesca recreativa que será emitida por una comunidad autónoma de litoral y que reglamentariamente podrá ser diferenciada en función de sus características. La licencia de pesca recreativa en aguas interiores emitida por una comunidad autónoma tendrá validez para operar tanto en aguas exteriores como en las aguas interiores del resto de comunidades autónomas del mismo caladero.

De la misma manera se promoverá el establecimiento de la licencia de pesca recreativa válida para el conjunto de un caladero.

4. Para aquellas especies pesqueras sujetas a planes o medidas de conservación y gestión previstas en esta ley, será necesaria, además de la licencia, una autorización especial del Ministerio de Agricultura, Pesca y Alimentación. Los operadores registrarán y enviarán electrónicamente sus capturas.

5. Se crea un Registro de Pesca de Recreo en el Ministerio de Agricultura, Pesca y Alimentación, en que se inscribirán todas aquellas personas físicas y embarcaciones de recreo que se encuentren autorizados para el ejercicio de la pesca de recreo, así como todas aquellas personas que dispongan de una autorización especial de las contempladas en el apartado 2.f). Las comunidades autónomas incorporarán automáticamente la información recogida en sus bases de datos para quienes estén autorizados a practicar pesca recreativa en aguas interiores, conforme a los criterios de interoperabilidad que el Ministerio determine. El registro se instrumentará mediante un sistema interoperable conforme a la Ley 40/2015, de 1 de octubre, y las comunidades autónomas podrán acceder al mismo para consulta.

6. Sin perjuicio del establecimiento de las medidas específicas previstas en el apartado 2, serán automáticamente de aplicación a la pesca marítima recreativa en aguas exteriores las medidas de protección, conservación y gestión de los recursos pesqueros establecidas para la pesca marítima profesional, salvo que la normativa específica disponga otra cosa.

7. Se establecerá por Real Decreto una lista de especies prohibidas a la pesca recreativa.

Artículo 45. *Pesca desde embarcación comercial.*

1. El ejercicio de la pesca recreativa en aguas exteriores realizada desde embarcaciones dedicadas a la navegación de recreo o deportiva con finalidad comercial o lucrativa deberá comunicarse un mes antes de comenzar la actividad a la Secretaría General de Pesca, la cual determinará, en caso de ser necesario, las capturas permitidas en cómputo anual.

2. Se proporcionará a la Secretaría General de Pesca información acerca de las capturas efectuadas por zona y período de tiempo, de acuerdo con las condiciones que reglamentariamente se determinen.

3. Está prohibida la transacción o venta de las capturas obtenidas.

TÍTULO VII

Investigación pesquera y oceanográfica

[. . .]

Artículo 49. *Colaboración del sector.*

Las organizaciones profesionales pesqueras, así como las asociaciones de quienes ejerzan la pesca de recreo, clubes y centros de buceo, ONG y, en general, todos los agentes del sector pesquero, prestarán su colaboración para el cumplimiento de los objetivos de la investigación pesquera y oceanográfica, facilitando las actuaciones correspondientes a bordo de los buques, en los puertos y en las lonjas, aportando la información que corresponda.

[. . .]

Disposición adicional primera. *Tasa por actividades recreativas en las Reservas Marinas de Interés Pesquero.*

1. Fuentes normativas. Se crea la tasa por el acceso a las reservas marinas para el ejercicio de la pesca marítima de recreo, tanto desde tierra como desde embarcación, y subacuáticas de recreo en las reservas marinas gestionadas por el Ministerio de Agricultura, Pesca y Alimentación, que se regirá por la presente disposición y por las demás fuentes normativas que para tasas se establecen en el artículo 9 de la Ley 8/1989, de 13 de abril, de Tasas y Precios Públicos.

2. Hecho imponible. Constituye el hecho imponible de la tasa la expedición de la autorización y el acceso a las reservas marinas para la práctica de la pesca marítima de recreo, tanto desde tierra como desde embarcación, y de la autorización de las actividades subacuáticas de recreo.

3. Sujetos pasivos. Serán sujetos pasivos de la tasa las personas físicas o jurídicas, así como las entidades a que se refiere el artículo 35.4 de la Ley 58/2003, de 17 de diciembre,

General Tributaria, que soliciten la expedición de las autorizaciones que constituyen el hecho imponible.

4. Devengo. La tasa se devengará en el momento de la solicitud de la autorización, la cual no se tramitará hasta tanto no se haya acreditado el pago de la tasa que resulte exigible y el cumplimiento de los requisitos para la expedición de la autorización.

5. Devolución. Procederá la devolución de las tasas que se hubieran exigido, cuando no se realice su hecho imponible por causas no imputables al sujeto pasivo.

6. Exenciones. No se admitirá, en materia de tasas, beneficio tributario alguno, salvo a favor del Estado y los demás Entes públicos territoriales o institucionales o como consecuencia de lo establecido en los Tratados o Acuerdos Internacionales.

7. Cuantías. El establecimiento y modificación de las cuantías podrá efectuarse mediante orden, que deberá ir acompañada de una memoria económico–financiera en los términos previstos en el artículo 20.1 de la Ley 8/1989, de 13 de abril, de Tasas y Precios Públicos, de acuerdo con los siguientes elementos de cuantificación:

a) Para el caso de la pesca de recreo desde tierra, se determinará el importe de la tasa conforme al plazo de vigencia de la autorización, de modo que la cuantía fijada para un periodo de un año se incremente o reduzca proporcionalmente al número de meses de vigencia.

b) Para el caso de la pesca de recreo desde embarcación:

1.º Eslora máxima de la embarcación: para su determinación se fijarán dos tramos de esloras máximas en atención a las características de las embarcaciones y su impacto sobre los recursos pesqueros.

2.º Plazo de vigencia de la autorización: se determinará el importe de la tasa conforme al plazo de vigencia de la autorización, de modo que la cuantía fijada para un periodo de un año se incremente o reduzca proporcionalmente al número de meses de vigencia.

3.º Lista de la embarcación: la tasa para embarcaciones de la lista 6.ª será un 25 % superior a la de las de lista 7.ª

c) Para el caso del buceo de recreo:

1.º Para el caso de particulares:

– El número de buceadores: para su determinación se fijarán tramos según el número de buceadores, que serán un mínimo de dos.

– El plazo de vigencia de la autorización: se determinará el importe de la tasa conforme al plazo de vigencia de la autorización, de modo que la cuantía fijada para un periodo de un año se incremente o reduzca proporcionalmente al número de meses de vigencia.

2.º Para el caso de entidades (centros y clubes de buceo): se determinará el importe de la tasa conforme al plazo de vigencia de la autorización, de modo que la cuantía fijada para un periodo de un año se incremente o reduzca proporcionalmente al número de meses de vigencia.

En ambos casos, las cuantías podrán incrementarse o reducirse en un 20 % en función de la intensidad del buceo con el fin de adecuarse al impacto ambiental de la actividad.

8. Pago de la tasa. El pago de la tasa se efectuará por medios electrónicos de acuerdo con lo dispuesto en el Reglamento General de Recaudación, aprobado por Real Decreto 939/2005, de 29 de julio, y con la normativa reglamentaria que se dicte en desarrollo de la presente ley.

9. Gestión de la tasa. La gestión de la tasa se llevará a cabo por los órganos que determine la normativa reglamentaria que se dicte en desarrollo de la presente ley.

10. Esta tasa únicamente se aplicará a las Reservas Marinas de Interés Pesquero situadas en aguas exteriores.

[. . .]

§ 105

Real Decreto 2133/1986, de 19 de septiembre, por el que se establecen las normas a que deberá ajustarse la pesca marítima de recreo en aguas del mar territorial español correspondientes al archipiélago canario

Ministerio de Agricultura, Pesca y Alimentación
«BOE» núm. 249, de 17 de octubre de 1986
Última modificación: 21 de noviembre de 1995
Referencia: BOE-A-1986-27546

El ordenamiento pesquero nacional exige en la actualidad establecer al mas completa armonización de la política pesquera de la Comunidad Autónoma Canaria con la emanada de la Administración del Estado, de conformidad con los preceptos constitucionales.

Dada la urgente necesidad de regular las distintas pesquerías que se desarrollan en el archipiélago canario, el Gobierno de la Comunidad Autónoma ha procedido a dictar las oportunas disposiciones dentro de su ámbito competencial. Ante ello, la Administración del Estado considera necesario al mismo tiempo recoger en la presente disposición las normas a que deberán ajustarse la pesca marítima de recreto en aguas del mar territorial español correspondientes al archipiélago canario, excluidas las aguas interiores.

En su virtud, a propuesta del Ministerio de Agricultura, Pesca y Alimentación y previa deliberación del Consejo de Ministros en su reunión del día 19 de septiembre de 1986,

DISPONGO:

Artículo 1.

El presente Real Decreto será de aplicación en las aguas del mar territorial español correspondientes al archipiélago canario, así como en la zona económica exclusiva.

Artículo 2.

1. La pesca submarina podrá practicarse, desde la salida hasta la puesta del sol únicamente en las zonas acotadas que se establezcan.

2. La práctica de la pesca submarina en las zonas acotadas al efecto podrá, con carácter general, realizarse sin limitación de días, excepto en aquellas zonas para las que se establezca una limitación concreta.

3. En ningún caso podrán los practicantes de esta modalidad de pesca utilizar, fondear o calar cualquier tipo de artes o aparejos de pesca.

4. Queda prohibida la utilización de instrumentos de propulsión por anhídrido carbónico (CO_2) y los de punta explosiva, eléctrica o electrónica.

5. La pesca submarina queda sometida, además, a las siguientes prohibiciones:

a) Tener el fusil submarino o instrumental similar cargado fuera del agua.

b) A menos de 250 metros de pescadores de superficie.

c) A menos de 250 metros de toda persona en playas, lugares de baño o zonas concurridas.

d) En zonas portuarias.

Artículo 3.

En el ejercicio de la pesca submarina las capturas por persona y día estarán limitadas a un máximo de 5 kilogramos, en varias piezas de tallas reglamentarias o una sola pieza de peso superior. Para la circunstancia de grupos de pescadores deportivos que superen las cinco personas, el total de capturas autorizadas será de 25 kilogramos.

Todo exceso de capturas sobre los límites aquí establecidos deberá ser destinado a una entidad de carácter benéfico, además de aplicarse la sanción que, en su caso, pudiera corresponder.

Artículo 4.

En la pesca de recreo de superficie sólo podrán utilizarse los siguientes instrumentos y aparejos:

a) Cualquier aparejo de liña o línea, cordel o similar que no porte más de tres anzuelos en total, pudiendo disponer de plomos y corchos, así como de cebo o señuelo, pero en ningún caso de ingenios eléctricos y o electrónicos, cuyo fin sea el de atraer o concentrar la pesca.

b) De los indicados instrumentos y aparejos de pesca únicamente se podrán utilizar dos por pescador, pero siempre y cuando no se supere el número de tres anzuelos por aparejo.

c) En ningún caso podrán los pescadores de recreo fondear o calar artes de pesca tales como: De cerco, de enmalle, de arrastre, palangres, nasas o trampas, guelderas o pandorgas, y otras similares.

Artículo 5.

En el ejercicio de la pesca de recreo de superficie, las capturas por persona y día estarán limitadas a un máximo de 4 kilogramos, en varias piezas de tallas reglamentarias o una sola pieza de peso superior. Para la circunstancia de grupos de pescadores deportivos que superen el número de cuatro personas, el total de capturas autorizadas será de 16 kilogramos.

Artículo 6.

Las embarcaciones que practiquen la pesca de recreo de altura deberán mantener una distancia mínima de media milla de los barcos pesqueros profesionales, evitando cualquier interferencia en la actividad de estos ultimos. Los practicantes de esta clase de pesca deportiva quedan exceptuados de lo establecido en el artículo 5.º del presente Real Decreto, no pudiendo superar un máximo de tres piezas por persona y día.

Artículo 7.

1. Las capturas conseguidas mediante la práctica de la pesca de recreo en sus distintas modalidades se destinarán únicamente al consumo propio del deportista, o se hará entrega de las mismas a una institución benéfica o Cofradía de Pescadores en caso de no ser factible lo primero. Queda, en consecuencia, prohibida por completo cualquier actividad lucrativa o comercial que se desarrolle con estas capturas.

2. Se restringe el transporte de capturas de pesca de recreo entre islas hasta un máximo de 10 kilogramos en varias piezas de talla reglamentaria o una sola pieza de peso superior por pescador deportivo.

Artículo 8.

1. Para la celebración de competiciones y campeonatos de pesca de recreo en sus distintas modalidades, en preceptivo contar previamente con la pertinente autorización del Órgano competente de la Comunidad Autónoma, sin perjuicio de los demás requisitos legales que hayan de cumplirse reglamentariamente.

2. Las solicitudes para la celebración de competiciones y campeonatos las formularán las federaciones y asociaciones de pesca deportiva correspondientes.

La autorización será otorgada, en su caso, por el Órgano competente de la Comunidad Autónoma, especificándose el plazo, capturas por especies, horarios y zonas permitidas.

3. En las competiciones o campeonatos las capturas conseguidas no pertenecerán a los participantes, quedando obligada la Entidad organizadora a entregar no menos del 50 por 100 del peso de todo el pescado logrado a una Entidad de carácter benéfico; el 50 por 100 restante será de libre disposición de la Entidad organizadora, si bien en ningún caso podrá ser destinado a la venta; todo ello, no será de aplicación cuando las capturas promedio por concursante no sobrepasen los límites establecidos en los artículos 3.º y 5.º, según los casos, del presente Real Decreto.

Artículo 9.

Las infracciones administrativas en materia de pesca que se cometan contra lo establecido en el presente Real Decreto y demás normas complementarias del mismo, serán sometidas y sancionadas con multa y la sanción accesoria que corresponda, de conformidad con la Ley 53/1982, de 13 de julio («Boletín Oficial del Estado» número 181, del 30).

DISPOSICIÓN DEROGATORIA

Quedan derogadas cuantas disposiciones de igual o inferior rango se opongan a lo establecido en el presente Real Decreto.

DISPOSICIONES FINALES

Primera.

Se faculta al Ministerio de Agricultura, Pesca y Alimentación a dictar en el ámbito de sus competencias las disposiciones necesarias para el desarrollo del presente Real Decreto.

Segunda.

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

§ 106

Real Decreto 347/2011, de 11 de marzo, por el que se regula la pesca marítima de recreo en aguas exteriores. [Inclusión parcial]

Ministerio de Medio Ambiente, y Medio Rural y Marino
«BOE» núm. 81, de 5 de abril de 2011
Última modificación: 19 de marzo de 2026
Referencia: BOE-A-2011-6099

La modalidad de pesca recreativa ha experimentado en los últimos años un considerable aumento, debido al desarrollo del sector turístico en España, que está favoreciendo la proliferación de embarcaciones dedicadas a la pesca no profesional y a la práctica de la pesca selectiva mediante buceo a pulmón libre.

Es evidente que este tipo de actividades, tanto por su propia naturaleza como por la incidencia en los recursos pesqueros, exigen un régimen de control específico y unas limitaciones específicas, que por supuesto no sustituyen, sino que se suman a las medidas de conservación y protección de los recursos establecidos con carácter general en la regulación sectorial.

Cabe también destacar la proliferación de embarcaciones cuya finalidad comercial no reside en la captura de productos pesqueros para su comercialización, sino en facilitar la actividad de pesca recreativa a terceros, así como el incremento de las competiciones deportivas dedicadas al fomento de la pesca con fines lúdicos. Por tales motivos se establece en la presente regulación un régimen general al que someter el ejercicio de la pesca recreativa en aguas exteriores en sus diferentes modalidades, de conformidad con el derecho internacional aplicable.

Sin perjuicio de la competencia exclusiva estatal en materia de pesca marítima en aguas exteriores, ya sea profesional o recreativa, no puede desconocerse que las comunidades autónomas regulan la práctica de esta actividad en sus respectivas aguas interiores, lo que hace aconsejable adecuar la práctica recreativa en su conjunto al régimen de autorizaciones que tienen establecido las comunidades autónomas litorales para sus aguas interiores. De esta forma se evita que las embarcaciones recreativas que ejerciten la actividad de pesca marítima recreativa tengan que estar sometidas a un doble régimen de autorización, el de la propia actividad de ocio o deporte y pesca en aguas interiores que concede la comunidad autónoma y el de pesca en aguas exteriores de competencia de la Administración del Estado.

Se opta, de esta forma, por que sean las comunidades autónomas del litoral las que concedan las correspondientes licencias o autorizaciones de actividad a las embarcaciones recreativas que quieran ejercitar esta actividad de pesca de recreo en aguas exteriores, que deberán ser las responsables de preservar que se cumplan las condiciones generales de ejercicio que garanticen la sostenibilidad de los recursos pesqueros que a tal efecto establezca el Ministerio de Medio Ambiente, y Medio Rural y Marino.

Dicho régimen de participación autonómica no se establece,sin embargo, para la captura de aquéllas especies sometidas a un régimen de protección diferenciada, cuyo ejercicio requiere de una autorización a conceder de forma centralizada por el Ministerio de Medio Ambiente, y Medio Rural y Marino puesto que se deben adoptar medidas especiales de protección para determinadas especies sensibles que se encuentran reguladas por organismos regionales de pesca, encaminadas a la consecución de una explotación sostenible de las poblaciones basadas en un conocimiento preciso del esfuerzo que representa la pesca recreativa.

En consecuencia, se introducen algunas novedades tendentes a la consecución de los objetivos anteriormente mencionados que se configuran como un elemento esencial para el mejor conocimiento y control del esfuerzo real de este sector.

Asimismo, con la presente regulación se adapta la práctica de esta actividad a la legislación de liberación de servicios regulada en nuestro ordenamiento por la Ley 17/2009, de 23 de noviembre, sobre el libre acceso a las actividades de servicios y su ejercicio y la Ley 25/2009, de 22 de diciembre, de modificación de diversas leyes para su adaptación a la Ley sobre el libre acceso a las actividades de servicios y su ejercicio.

Este real decreto se dicta al amparo de la habilitación contenida en el artículo 36 y en la disposición final segunda de la Ley 3/2001, de 26 de marzo, de Pesca Marítima del Estado.

En la elaboración de este real decreto han sido consultadas las comunidades autónomas, así como los sectores afectados.

Se ha cumplido el trámite de comunicación a la Comisión establecido en el Reglamento (CE) n.º 850/98 del Consejo, de 30 de marzo de 1998, para la conservación de los recursos pesqueros a través de medidas técnicas de protección de los juveniles de los organismos marinos.

En su virtud, a propuesta de la Ministra de Medio Ambiente y Medio Rural y Marino, con la aprobación previa de la entonces Ministra de la Presidencia, de acuerdo con el Consejo de Estado y previa deliberación del Consejo de Ministros, en su reunión del día 11 de marzo de 2011,

DISPONGO:

CAPÍTULO I

Disposiciones Generales

Artículo 1. *Objeto.*

El presente real decreto tiene como objeto la regulación de la práctica de la pesca marítima de recreo en aguas exteriores españolas, tal y como éstas aparecen definidas en el artículo 2 de la Ley 3/2001, de 26 de marzo, de Pesca Marítima del Estado, entendiéndose esta práctica como la actividad pesquera no comercial que explota los recursos acuáticos vivos con fines recreativos de ocio, prohibiéndose la venta o transacción de las capturas obtenidas.

Artículo 2. *Zonas de pesca marítima de recreo.*

A los efectos del presente real decreto, las aguas exteriores de España se dividen en cuatro zonas que constituyen unidades de gestión diferenciadas: Cantábrico y Noroeste, Golfo de Cádiz, Mediterránea y Canaria.

a) La zona del Cantábrico y Noroeste comprende las aguas que se extienden desde la frontera con Francia, en la desembocadura del Bidasoa (1º 47’ W), hasta la frontera con Portugal, en la del río Miño (41º 52’ N).

b) La zona del Golfo de Cádiz se extiende entre el meridiano de Punta Marroquí, en las proximidades de Tarifa (5º 35’ W) y la frontera con Portugal en la desembocadura del Guadiana (7º 24’ W).

c) La zona Mediterránea comprende las aguas situadas al este del meridiano de Punta Marroquí (5º 35’ W), incluyendo las aguas sobre las que España ejerce soberanía o jurisdicción y que contornan las islas Baleares, la isla de Alborán, las ciudades de Ceuta y

Melilla y la zona de protección pesquera del Mediterráneo definida en el Real Decreto 1315/1997, de 1 de agosto, por el que se establece una zona de protección pesquera en el mar Mediterráneo hasta el cabo Cerbere (42º 26' N).

d) La zona Canaria comprende las aguas exteriores del Archipiélago Canario.

Artículo 3. *Modalidades.*

La pesca marítima de recreo en aguas exteriores puede ser ejercitada en las siguientes modalidades:

a) Desde tierra.
b) Desde embarcación.
c) Submarina: es la que se practica buceando a pulmón libre, sin utilizar ningún tipo de elemento que permita la respiración en inmersión ni de medios mecánicos de propulsión.

Artículo 3 bis. *Uso de medios electrónicos en materia de pesca recreativa.*

1. Solicitud de autorización para la captura de especies sometidas a medidas de protección diferenciada en la pesca marítima de recreo.

La solicitud de las autorizaciones específicas para la captura o tenencia a bordo de especies sometidas a medidas de protección diferenciada incluidas en el anexo II conforme se dispone en el artículo 10, se deberá tramitar a través de una aplicación móvil, desarrollada por el Ministerio de Agricultura, Pesca y Alimentación, en que se recogerán, al menos, los datos del buque o embarcación y de los interesados, así como las especies a autorizar.

Para formular esta solicitud, será necesario estar en posesión de una licencia de pesca marítima de recreo expedida por el órgano competente de una comunidad autónoma del litoral o de las ciudades de Ceuta y Melilla.

La solicitud podrá ser presentada por otra persona física o jurídica en su nombre, debidamente representada.

2. Declaración de captura y suelta de especies sometidas a medidas de protección diferenciada y de especies pesqueras sujetas a medidas de conservación de la Unión que se apliquen específicamente a la pesca recreativa.

Las declaraciones de captura y suelta de estas especies se deberán comunicar diariamente, por el titular de la licencia de pesca o su representante, a través de una aplicación móvil, desarrollada por el Ministerio de Agricultura, Pesca y Alimentación y puesta a disposición de los interesados.

El uso de la aplicación será obligatorio para la declaración de capturas de especies sometidas a medidas de protección diferenciada, independientemente de las aguas donde se haya realizado la captura, así como para el resto de las especies indicadas en este apartado, cuando se produzca la captura en aguas exteriores. No obstante, para estas últimas especies, cuando se realice la captura en aguas interiores, la comunidad o ciudad autónoma competente podrá autorizar el uso de la aplicación para realizar la declaración de capturas.

La declaración de capturas se realizará obligatoriamente dentro de las 24 horas siguientes a la finalización la actividad de pesca marítima de recreo y, si en el mismo día se realizan varias actividades no continuadas, las capturas deberán declararse por separado.

Se realizará la declaración de capturas tanto de especies retenidas como de las que hayan sido objeto de captura y suelta.

Los campos a rellenar son los que figurarán en la propia aplicación, que serán, al menos los siguientes, cumplimentándose los que proceda en cada caso:

a) Fecha/hora de inicio y fin de actividad.
b) Puerto salida/actividad (si procede).
c) Especie.
d) Peso.
e) N.º ejemplares.
f) Si es captura retenida o suelta.
g) Zona de captura.
h) Modalidad de pesca.

i) Identificación embarcación (si procede).
j) Arte de pesca.
k) Sin captura/suelta (si procede).
l) Talla (si procede).
m) Pesca en reserva marina (si procede).
n) Número de cañas/anzuelos (si procede).
ñ) Identificador concurso pesca (si procede).
o) Identificador jornada marcaje (si procede).
p) Número de pescadores/licencias (si procede).
q) Eslora (si procede).
r) Pabellón embarcación (si procede).

El registro y la notificación de las capturas de la pesca recreativa podrá ser realizada por otra persona física o jurídica en su nombre, debidamente representada.

3. Solicitud de autorización para concursos de pesca recreativa de especies sometidas a medidas de protección diferenciada.

Las solicitudes de autorización para concursos de pesca recreativa de especies sometidas a medidas de protección diferenciada a que se refieren los artículos 17 y 18 se deberán presentar por la persona o entidad organizadora del concurso, a través del procedimiento establecido a tal efecto en la sede electrónica del Ministerio de Agricultura, Pesca y Alimentación (https://sede.mapa.gob.es/).

El organizador del concurso, a la finalización del mismo y en un plazo máximo de veinticuatro horas, deberá realizar la declaración de capturas prevista en el artículo 18.2 a través de una aplicación móvil, desarrollada por el Ministerio de Agricultura, Pesca y Alimentación.

4. Comunicación de actividad de embarcaciones comerciales de pesca marítima de recreo (lista 6.ª del Registros de Matrícula).

La comunicación prevista en el artículo 20 deberá realizarse a través de la aplicación móvil desarrollada por el Ministerio de Agricultura, Pesca y Alimentación y puesta a disposición de los interesados.

Una vez descargada la aplicación en el dispositivo móvil, se tendrá que dar de alta como usuario en la aplicación móvil para realizar esta comunicación, para lo que será necesario estar en posesión de una licencia de pesca marítima de recreo expedida por el órgano competente de una comunidad autónoma del litoral o de las ciudades de Ceuta y Melilla y posteriormente acceder al módulo de «Comunicación actividad lista 6.ª».

5. Registro de Pesca de Recreo de personas físicas y embarcaciones de recreo.

La Dirección General de Ordenación Pesquera y Acuicultura habilitará un servicio web para incluir los datos del Registro de Pesca de Recreo. Las comunidades autónomas y ciudades de Ceuta y Melilla inscribirán a todas aquellas personas físicas y embarcaciones de recreo que se encuentren autorizados para el ejercicio de la pesca de recreo, según se establece en el artículo 44.5 de la Ley 5/2023, de 17 de marzo, de pesca sostenible e investigación pesquera.

Esta inscripción se realizará de manera automática y de oficio en el momento que se emitan las licencias de pesca de recreo de cada comunidad o ciudad autónoma. Así mismo se incluirán las autorizaciones específicas contempladas en el artículo 10.

En el Registro deberán constar los siguientes datos:

Datos	Descripción
Nombre Completo.	Nombre y apellidos o razón social.
Número Identificación Titular.	NIF/NIE (o pasaporte) del titular de la licencia.
Número Identificación Representante.	NIF/NIE (o pasaporte) del representante.
Domicilio.	Domicilio del titular.
Teléfono.	Número de teléfono del titular.
Email.	Correo electrónico del titular.
Número Licencia.	Número único de la licencia.
Tipo Licencia.	Identificador del tipo de licencia.
fcHoraEmision.	Fecha y hora de emisión.
fcInicioVigencia.	Fecha de inicio de vigencia.
fcFinVigencia.	Fecha de fin de vigencia.
fcInicioSuspension.	Fecha de inicio de suspensión.

Datos	Descripción
fcFinSuspension.	Fecha de fin de suspensión.
Emisor.	Comunidad autónoma que emite la licencia.
Distintivo Amuras.	Distintivo de amuras de la embarcación no española.
Número Identificación Titular Embarcación.	Número de identificación del titular de la embarcación.
NIB.	Número de identificación del buque (embarcación española).
Suspensión licencia embarcación.	Fechas de suspensión que se aplican a la embarcación.
Pabellón.	Estado de pabellón de la embarcación.

6. Las medidas contenidas en este artículo se podrán aplicar también por las autoridades competentes para quienes realicen cualquier actividad de pesca de recreo exclusivamente en aguas interiores.

CAPÍTULO II

Régimen de protección y conservación

Artículo 4. *Especies autorizadas.*

En el ejercicio de la pesca marítima de recreo sólo se podrán capturar aquellas especies autorizadas de peces y cefalópodos que se aparecen en el anexo I del presente real decreto, debiendo respetar, en todo caso, las tallas mínimas establecidas en el Real Decreto 560/1995, de 7 de abril, por el que se establece las tallas mínimas de determinadas especies pesqueras u otra normativa aplicable, así como las demás prescripciones técnicas que se regulan en su normativa específica.

Artículo 4 bis. *Medidas de gestión para la pesca recreativa de lubina y bacalao.*

Para la zona definida en el artículo 2.a), y conforme al artículo 36 de la Ley 3/2001, de 26 de marzo, de Pesca Marítima del Estado, se establece una talla mínima de 42 centímetros para la captura de la lubina (*Dicentrachus labrax*) y del bacalao (*Gadus moruha*) para la pesca marítima de recreo.

Artículo 5. *Volumen de capturas.*

1. El Ministerio de Medio Ambiente y Medio Rural y Marino, para cada zona de pesca recogida en el artículo 2, podrá establecer el volumen máximo de capturas diarias obtenidas desde embarcación, desde tierra o mediante el ejercicio de la pesca submarina, así como otras consideraciones técnicas.

2. Queda expresamente prohibido cualquier transbordo de las capturas.

Artículo 6. *Limitaciones.*

La práctica de esta actividad está sometida a las limitaciones establecidas en el presente real decreto, a la demás normativa aplicable a la pesca marítima en aguas exteriores, y sujeta al derecho internacional aplicable en esta materia.

Artículo 7. *Colaboración interadministrativa.*

El Ministerio de Medio Ambiente y Medio Rural y Marino y las comunidades autónomas podrán suscribir convenios de colaboración para garantizar el cumplimiento de las medidas de protección, conservación y mejora de los recursos pesqueros en el ámbito de sus respectivas competencias.

CAPÍTULO III

Pesca marítima de recreo desde tierra

Artículo 8. *Pesca marítima de recreo desde tierra.*

Para poder practicar la pesca marítima de recreo desde tierra será necesario estar en posesión de la licencia de actividad expedida por el órgano competente de una comunidad

autónoma del litoral o de las ciudades de Ceuta y Melilla, debiendo cumplir la normativa establecida por la administración en cuyo litoral se realice la actividad.

CAPÍTULO IV

Pesca marítima de recreo desde embarcación

Artículo 9. *Pesca marítima de recreo desde embarcación.*

Para poder practicar la pesca marítima de recreo desde embarcación será necesario estar en posesión de la licencia de actividad expedida para cada embarcación por el órgano competente de una comunidad autónoma del litoral o de las ciudades de Ceuta y Melilla, debiendo cumplir la normativa establecida por la administración en la cual se realice la actividad.

Artículo 10. *Especies de protección diferenciada.*

1. Para la captura o tenencia a bordo de especies sometidas a medidas de protección diferenciada, enumeradas en el anexo II, se deberá disponer de una autorización específica expedida por la Dirección General de Recursos Pesqueros y Acuicultura de la Secretaría General del Mar del Ministerio de Medio Ambiente, y Medio Rural y Marino, a solicitud del titular de la embarcación.
2. La autorización específica, que deberá estar a bordo de la embarcación cuando se vaya a realizar la actividad, tendrá un período de validez de tres años y su renovación deberá solicitarse con una antelación mínima de tres meses respecto a la finalización de su validez.
3. **(Suprimido)**
4. Las especies de protección diferenciada sometidas a un plan de recuperación, se regularán por la normativa específica conforme a los respectivos planes de recuperación que pudieran adoptarse.

Artículo 11. *Aparejos permitidos.*

1. Los aparejos permitidos son la línea de mano, caña, curricán, volantín y potera, así como los aparejos accesorios imprescindibles para subir las piezas a bordo.
2. No obstante lo establecido en el apartado anterior, el Ministerio de Medio Ambiente y Medio Rural y Marino, para cada zona de pesca recogida en el artículo 2, podrá autorizar otros aparejos y regular sus características técnicas.

Artículo 12. *Prohibiciones.*

En el ejercicio de esta modalidad de pesca marítima de recreo queda expresamente prohibido:

a) La utilización o tenencia a bordo de artes, aparejos, útiles o instrumentos propios de la pesca profesional distintos de los relacionados en el artículo anterior.
b) Interferir la práctica de la pesca profesional. A estos efectos, las embarcaciones deberán mantener una distancia mínima de 0,162 millas náuticas (equivalente a 300,024 metros) de los barcos de pesca profesional, salvo en pesca de túnidos con caña que la distancia será de un mínimo de 0,269 millas náuticas (equivalente a 500 metros) y de 0,080 millas náuticas (equivalente a 148,160 metros) de los artes o aparejos que éstos pudieran tener calados. Así como mantener una distancia mínima de 0,107 millas náuticas (equivalente a 200 metros) de la línea perimetral delimitadora de polígonos e instalaciones acuícolas.
c) El uso de más de dos carretes eléctricos por embarcación, cuya potencia máxima y longitud del sedal será establecida por orden del Ministerio de Medio Ambiente y Medio Rural y Marino para cada una de las zonas de pesca recogidas en el artículo 2.
d) El empleo de cualquier medio de atracción o concentración artificial de las especies a capturar y, de forma expresa, el uso de luces a tal objeto, excepto el brumeo con pequeños pelágicos.

e) El uso o tenencia de cualquier clase de sustancia venenosa, narcótica, explosiva o contaminante.

CAPÍTULO V

Pesca marítima de recreo submarina

Artículo 13. *Pesca marítima de recreo submarina.*

Para poder practicar la pesca marítima de recreo submarina será necesario estar en posesión de la licencia de actividad expedida por el órgano competente de una comunidad autónoma del litoral o de las ciudades de Ceuta y Melilla, debiendo cumplir la normativa establecida por la administración en cuyo litoral se realice la actividad.

Artículo 14. *Instrumentos de captura.*

1. Únicamente está permitido el arpón manual o impulsado por medios mecánicos y que podrá tener una o varias puntas.
2. Se prohíbe la práctica de la pesca submarina de recreo cuando se lleve a bordo de la embarcación, simultáneamente, instrumentos de captura de pesca submarina y equipos de respiración en inmersión.

Artículo 15. *Balizamiento.*

Cada buceador deberá marcar su posición mediante una boya de señalización claramente visible, de la que no deberá alejarse de un radio superior a 0,013 millas náuticas o 25 metros.

Artículo 16. *Prohibiciones.*

En el ejercicio de esta modalidad de pesca marítima de recreo queda expresamente prohibido, además de lo establecido en las letras b), d), y e) del artículo 12:

a) Tener el fusil cargado fuera del agua.
b) El empleo de instrumentos de captura con punta explosiva eléctrica o electrónica, así como de focos luminosos, salvo las linternas de mano.
c) El uso o tenencia de artefactos hidrodeslizadores y vehículos similares.
d) La práctica de esta actividad en horario nocturno, desde el ocaso al orto.

CAPÍTULO VI

Concursos de Pesca

Artículo 17. *Autorización de concursos.*

1. La celebración de concursos de pesca marítima en aguas exteriores requerirá de una autorización que se concederá:

a) Por la Dirección General de Recursos Pesqueros y Acuicultura en el supuesto de concursos de especies de protección diferenciada. La solicitud deberá presentarse con un mes de antelación a la celebración del concurso, de acuerdo con el modelo que figura en el anexo V.
b) Por la comunidad autónoma competente para la concesión de la correspondiente licencia de actividad en el resto de los concursos.
2. En relación con los concursos a los que se refiere el apartado b) de este artículo, las comunidades autónomas deberán comunicar en el plazo de 15 días a la Dirección General de Recursos Pesqueros y Acuicultura, su celebración y los topes de capturas establecidos en los mismos, de acuerdo con el modelo que figura en el anexo VI.
3. Cualquier incidencia que varíe la celebración del concurso, será inmediatamente comunicada a la Dirección General de Recursos Pesqueros y Acuicultura.
4. Los concursos a que se refiere el presente artículo deberán cumplir, en su caso, con las previsiones establecidas en el Real Decreto 62/2008, de 25 de enero, por el que se

aprueba el Reglamento de las condiciones de seguridad marítima, de la navegación y de la vida humana en la mar aplicables a las concentraciones náuticas de carácter conmemorativo y prueba náutico-deportivas.

Artículo 18. *Concursos de especies de protección diferenciada.*

1. La persona o entidad organizadora de estos concursos será responsable de la práctica de la captura y suelta de los ejemplares de especies de protección diferenciada sometidas a planes de recuperación que sean capturados vivos así como de los juveniles de las demás especies.

2. Los organizadores del concurso, a la finalización del mismo y en un plazo máximo de quince días, deberán remitir a la Dirección General de Recursos Pesqueros y Acuicultura una declaración de las capturas y suelta realizadas por cada embarcación y zona de pesca, cumplimentando, a tal efecto, el modelo que figura en el anexo VII.

Artículo 19. *Destino de las capturas.*

Las capturas obtenidas no podrán ser vendidas ni cedidas a terceros para un fin comercial.

CAPÍTULO VII

Embarcaciones comerciales de pesca marítima de recreo

Artículo 20. *Comunicación anual sobre el ejercicio de esta actividad.*

Los titulares de las embarcaciones comerciales de pesca marítima de recreo que estén en posesión de la preceptiva licencia de actividad expedida por la comunidad autónoma correspondiente y en los casos en los que sea precisa la autorización en vigor para la captura de especies de protección diferenciada a que se refiere el artículo 10, deberán comunicar, un mes antes de comenzar la actividad y con una periodicidad anual, el ejercicio de esa actividad comercial extractiva a la Dirección General de Recursos Pesqueros y Acuicultura del Ministerio de Medio Ambiente, y Medio Rural y Marino, cumplimentando para tal fin el modelo que figura en el anexo VIII.

Artículo 21. *Informe de capturas y suelta.*

Los titulares de embarcaciones comerciales autorizados para la captura de especies de protección diferenciada deberán remitir al Ministerio de Medio Ambiente, y Medio Rural y Marino, un informe mensual sobre las capturas y suelta de especies de protección diferenciada realizadas por cada embarcación, cumplimentando a tal fin el modelo que figura en el anexo IV.

CAPÍTULO VIII

Registro de embarcaciones de pesca marítima de recreo en aguas exteriores

Artículo 22. *Registro de embarcaciones de pesca marítima de recreo en aguas exteriores.*

Se crea en la Dirección General de Ordenación Pesquera de la Secretaría General del Mar, del Ministerio de Medio Ambiente y Medio Rural y Marino, el Registro de embarcaciones de pesca marítima de recreo que se nutrirá de la relación de las embarcaciones que consten en los registros de embarcaciones recreativas de las comunidades autónomas con licencia en vigor para el ejercicio de la actividad de pesca recreativa desde embarcación, los cuáles deberán actualizarse, al menos, una vez al año.

CAPÍTULO IX

Infracciones y sanciones

Artículo 23. *Infracciones y sanciones.*

Las infracciones a lo dispuesto en este real decreto serán sancionadas de acuerdo con lo previsto en los Capítulos I, II y IV del Título V de la Ley 3/2001, de 26 de marzo, a cuyo efecto se establecerán en el marco de lo dispuesto en el artículo 7, los mecanismos de coordinación precisos que garanticen el ejercicio de las competencias sancionadoras que corresponden a la Administración General del Estado.

Disposición adicional primera. *Registro de embarcaciones recreativas de pesca en aguas exteriores.*

1. En el plazo de un año a partir de la entrada en vigor de este real decreto, las comunidades autónomas del litoral que dispongan de registros de embarcaciones recreativas que ejerciten la actividad de pesca recreativa, deberán remitirlos, por vía telemática, al registro de la Dirección General de Ordenación Pesquera de la Secretaría General del Mar, a que se refiere el artículo 22, cumplimentándose, a tal efecto, el anexo IX.

2. Aquellas comunidades autónomas del litoral que al momento de la entrada en vigor de este real decreto no dispongan de este registro, deberán crearlo en el plazo, igualmente de un año, que podrá ser prorrogado por otro, previa petición de la comunidad autónoma respectiva.

Disposición adicional segunda. *Presentación de solicitudes.*

(Suprimida)

Disposición adicional tercera. *Silencio administrativo.*

En cumplimiento de lo previsto en el articulo 43 de la Ley 30/1992, de 26 de noviembre, y de conformidad con la disposición adicional 6.ª de la Ley 3/2001, de 26 de marzo, el vencimiento del plazo máximo para resolver las solicitudes de las autorizaciones previstas en este real decreto, se entenderá como silencio administrativo negativo.

Disposición adicional cuarta. *Aplicación.*

Será aplicable el Real Decreto 2133/1986, de 19 de septiembre, por el que se establecen las normas a que deberá ajustarse la pesca marítima de recreo en aguas del mar territorial español correspondiente al archipiélago canario, en todo lo que no se oponga al presente real decreto.

Disposición adicional quinta. *Reconocimiento de licencias.*

1. A efectos de lo dispuesto en el artículo 9, la licencia de actividad de la comunidad autónoma será la expedida por la comunidad en la que la embarcación de pesca recreativa tenga su puerto base.

2. Las comunidades autónomas establecerán mecanismos de colaboración y cooperación para el reconocimiento mutuo de licencias.

Disposición transitoria única. *Transitoriedad.*

En tanto no se aprueben las normas de desarrollo a que se refiere el artículo 5 del presente real decreto, sobre los límites máximos de captura para cada zona de pesca y otras consideraciones técnicas, continuarán en vigor las disposiciones relativas a los topes máximos de capturas y tallas mínimas contenidas en la Orden de 26 de febrero de 1999, por la que se establecen las normas que regulan la pesca marítima de recreo.

Disposición derogatoria única. *Derogación normativa.*

Queda derogada la Orden de 26 de febrero de 1999, por la que se establecen las normas que regulan la pesca marítima de recreo, sin perjuicio de lo dispuesto en la disposición transitoria única del presente real decreto.

Disposición final primera. *Título competencial.*

El presente real decreto constituye legislación de pesca marítima, dictada al amparo del artículo 149.1.19.ª de la Constitución.

Disposición final segunda. *Modificación de anexos.*

Se autoriza al Ministro de Medio Ambiente y Medio Rural y Marino para modificar o actualizar los anexos de este real decreto.

Disposición final tercera. *Acuerdos de delimitación de espacios marítimos.*

Lo dispuesto en el presente real decreto se entenderá en el sentido que no prejuzgue o perjudique los posibles acuerdos de delimitación de espacios marítimos que España haya concluido o pueda concluir en el futuro con otros Estados.

Disposición final cuarta. *Entrada en vigor.*

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

ANEXO I

Especies autorizadas de peces y cefalópodos para su captura en la modalidad de pesca marítima de recreo

Especie nombre científico	Común	FAO
Acanthocybium solandri.	Peto.	WAH
Alepocephalus bairdii.	Talismán.	ALC
Anguilla anguilla.	Anguila.	ELE
Anthias anthias.	Tres colas.	AHN
Aphanophus carbo.	Pez sable negro.	BSF
Apogon imberbes.	Salmonete real.	APO
Argentina spp.	Piones.	ARY
Argyrosomus regius.	Corvina.	MGR
Arnoglossus spp.	Peludas.	MSF
Aspitrigla cuculus.	Arete.	GUR
Atherina boyeri.	Pejerrey.	ATB
Atherina hepsetus.	Chucleto.	AHH
Atherina presbyter.	Abichón.	ATP
Aulostomus strigosus.	Pez trompeta.	AGQ
Auxis rochei.	Melva.	BLT
Balistes carolinensis.	Pez Ballesta.	TRG
Belone belone.	Aguja.	GAR
Beryx sp.	Alfonsinos.	ALF
Blenniidae.	Babosa.	BLE
Boops boops.	Boga.	BOG
Bothus podas.	Podas.	OUB
Brama brama.	Palometa negra, japuta.	POA
Callionymus lyra.	Guitarra.	LYY
Capros aper.	Ochavo.	BOC
Cepola macrophthalma.	Cinta.	CBC
Cheilopogon heterutus.	Juriola.	ECE
Chelidonichthys lucerna.	Begel.	GUU
Chelidonichthys spp.	Aretes.	GUI
Chelon labrosus.	Lisa.	MLR
Chimaera monstrosa.	Quimera.	CMO
Chromis chromis.	Castañuela.	CMK
Citharus linguatula.	Solleta.	CIL

Especie nombre científico	Común	FAO
Conger coger.	Congrio.	COE
Coris julis.	Julia, Doncella.	COU
Coryphaena hippurus.	Llampuga.	DOL
Ctenolabrus rupestres.	Tabernero.	TBR
Dactyloperus volitans.	Golondrina.	DYL
Dasyatis pastinaca.	Chucho.	JDP
Dentex gibbosus.	Sama de plumas.	DEP
Dentex macrophthalmus.	Cachucho.	DEL
Dicentrarchus labrax (salvo en la zona recogida en el anexo IV.2 b) de la Orden AAA/2534/2015, de 17 de noviembre, por la que se establece un plan de gestión para los buques de los censos del caladero nacional del Cantábrico y Noroeste).	Lubina, robalo.	BSS
Dicentrarchus punctatus.	Baila.	SPU
Dicoglossa cuneata.	Acedia.	CET
Diplodus spp.	Sargo, mojarra..	SRG
Epinephelus marginatus.	Mero.	GPD
Euthynnus alletteratus.	Bacoreta.	LTA
Gadiculus argenteus.	Marujito.	GDG
Gadus morhua.	Bacalao.	COD
Gaidropsarus biscayensis.	Barbada mediterránea.	GGY
Gaidropsarus mediterraneus.	Barbada.	GGD
Galeorhinus galeus.	Cazon.	GAG
Gliptocephalus cynoglossus.	Mendo.	WIT
Gobius spp.	Gobios.	GOB
Helicolenus dactylopterus.	Gallineta.	BRF
Istiophorus albicans *.	Pez vela atlántico.	SAI
Isurus spp.	Marrajo.	MAK
Katsuwonus pelamis.	Listado.	SKJ
Labrus bergylta.	Maragota.	USB
Labrus merula.	Merlo.	WRM
Lepidopus caudatus.	Pez cinto.	SFS
Lepidorhombus boscii.	Gallo.	LBD
Lepidorhombus whiffiagonis.	Gallo del Norte.	MEG
Lichia amia.	Palometon.	LEE
Lithognathus mormyrus.	Herrera.	SSB
Liza spp.	Múgiles.	LZZ
Lophius piscatorius.	Rape blanco.	MON
Lophius budegassa.	Rape negro.	ANK
Lota lota.	Lota.	FBU
Macroramphosus scolopax.	Trompetero.	SNS
Makaira ssp *.	Marlines.	BUM
Melanogrammus aeglefinus.	Eglefino.	HAD
Merlangius merlangus.	Merlan.	WHG
Merluccius merluccius *.	Merluza.	HKE
Microchirus variegatus.	Golletas.	MKG
Micromesistius poutassou.	Bacaladilla.	WHB
Molva spp.	Marucas.	LIN
Mugil cephalus.	Mugil.	MUF
Mullus barbatus.	Salmonete de fango.	MUT
Mullus surmuletus.	Salmonete de roca.	MUR
Muraena helena.	Morena.	MMH
Mustelus spp.	Musola.	SDV
Myliobatis aquila.	Aguila marina.	MYL
Mycteroperca rubra.	Gitano.	MKU
Naucrates doctor.	Pez piloto.	NAU
Oblada melanura.	Oblada.	SBS
Oxynotus centrina.	Cerdo marino.	OXY
Pagellus acarne.	Aligote.	SBA
Pagellus bogaraveo.	Besugo.	SBR
Pagellus erythrinus.	Breca.	PAC
Pagrus auriga.	Urta.	REA
Pagrus caerulecostictus.	Zapata.	BSC
Pagrus pagrus.	Pargo.	RPG
Parapristipoma octolineatum.	Boca de oro.	GRA
Phycis blennoides.	Brótola de fango.	GFB
Phycis Phycis.	Brotola de roca.	FOR
Platichthys flesus.	Platija europea.	FLE
Pleuronectes platessa.	Solla.	PLE
Pollachius pollachius.	Abadejo.	POL

Especie nombre científico	Común	FAO
Pollachius virens.	Carbonero.	POK
Polyprion americanus.	Cherna.	WRF
Pomadasys incisus.	Roncador.	BGR
Pomatomus saltatrix.	Anjova.	BLU
Prionace glauca.	Tintorera.	BSH
Psetta maxima.	Rodaballo.	TUR
Pteromylaeus bovinus.	Obispo.	MPO
Raja spp.	Rayas.	SKA
Reinhardtius hippoglossoides.	Fletan negro.	GHL
Sarda sarda.	Bonito del Sur.	BON
Sardinella aurita.	Alacha.	SAA
Sarpa salpa.	Salema.	SLM
Sciaena umbra.	Corvallo.	CBM
Scomber japonicus.	Estornino.	MAS
Scomber scombrus.	Caballa.	MAC
Scomberesox saurus.	Paparda.	SAU
Scophthalmus rhombus.	Rémol.	BLL
Scorpaena notata.	Escórpola.	SNQ
Scorpaena porcus.	Rascacio.	BBS
Scorpaena scrofa.	Cabracho.	RSE
Scyliorhinus spp.	Pintarroja, alital.	SCL
Scymnodon ringens.	Bruja.	SYR
Seriola dumerili.	Pez de limón.	AMB
Seriola fascista.	Medegral listado.	RLF
Serranus cabrilla.	Cabrilla.	CBR
Serranus scriba.	Serrano.	SRK
Solea solea.	Lenguado europeo.	SOL
Sparisoma cretense.	Vieja colorada.	PRR
Sparus aurata.	Dorada.	SBG
Sphyraena sphyraena.	Espetón.	YRS
Spicara maena.	Chucla.	BPI
Spicara smaris.	Caramel.	SPC
Spondyliosama cantharus.	Chopa.	BRB
Sprattus sprattus.	Espadín.	SPR
Symphodus mediterraneus.	Vaqueta.	WRA
Symphodus melanocercus.	Llambrega.	WRA
Symphodus melops.	Porredana.	YFM
Symphodus ocellatus.	Tordo de roca.	YFO
Synodus saurus.	Pez lagarto.	SDR
Thalassoma pavo.	Pez verde.	TMP
Thunnus thynnus *.	Atún rojo.	BFT
Thunnus alalunga *.	Atún blanco.	ALB
Thunnus obesus *.	Patudo.	BET
Tetrapturus albidus *.	Aguja blanca del atlántico.	WHM
Tetrapturus belone *.	Aguja de pico corto.	MSP
Tetrapturus Georgia *.	Marl ín peto.	RSP
Trachinotus ovatus.	Palometa blanca.	POP
Trachinus araneus.	Araña.	WEX
Trachinus draco.	Salvario, escorpion...	WEG
Trachinus radiatus.	Vibora.	WEX
Trachurus mediterraneus.	Jurel del Mediterráneo.	HMM
Trachurus picturatus.	Chicharro.	JAA
Trachurus trachurus.	Jurel.	HOM
Trichiurus lepturus.	Pez sable.	LHT
Trigla lyra.	Garneo.	GUN
Trisopterus luscus.	Faneca.	BIB
Trisopterus minutus.	Capellan.	POD
Umbrina canariensis.	Verrugato de fondo.	UCA
Umbrina cirrosa.	Verrugato.	COB
Uranoscopus scaber.	Miracielo.	UUC
Xiphias gladius *.	Pez espada, emperador.	SWO
Xyrichtis novacula.	Galán.	XYN
Zeus faber.	Pez de san pedro.	JOD
CEFALÓPODOS		
Sepia officinalis.	Sepia.	CTC
Sepia elegans.	Choquito.	EJE
Eledone cirrosa.	Pulpo blanco.	EOI

Especie nombre científico	Común	FAO
Sepia orbignyana.	Choquito picudo.	IAR
Octopus spp.	Pulpo.	OCZ
Loligo spp.	Calamares.	SQC
Todarodes sagittatus.	Pota europea.	SQE
Illex coindetii.	Volador.	SQM
Todaropsis eblanae.	Pota costera.	TDQ

* Especies sometidas a medidas de protección diferenciada sujetos a las prescripciones técnicas y limitaciones reguladas en su normativa específica.

ANEXO II

Especies sometidas a medidas de protección diferenciada en la pesca marítima de recreo

Denominación	Código FAO
Atún rojo (Thunnus thynnus) (1).	BFT
Atún blanco (Thunnus alalunga).	ALB
Patudo (Thunnus obesus).	BET
Pez espada (Xiphias gladius).	SWO
Marlines (Makaira spp.).	BUM
Agujas (Tetrapturus spp.) Marlín del Mediterráneo -Aguja blanca del Atlántico Aguja Picuda-Marlín peto.	MSP – WHM SPF – RSP
Pez vela (Istiophorus albicans).	SAI
Merluza (Merluccius merluccius).	HKE
Besugo *(Pagellus bogaraveo).*	SBR
Lubina *(Dicentrarchus labrax).*	BSS
Bacalao *(Gadus morhua).*	COD
Abadejo *(Pollachius pollachius).*	POL
Lenguado *(Solea solea).*	SOL
Lampuga *(Coryphaena hippurus).*	DOL

[. . .]

ANEXO VI

Comunicación de concursos de pesca recreativa de especies distintas de las de protección diferenciada

COMUNIDAD AUTÓNOMA	**CONSEJERÍA DE**
	AUTORIZACIÓN (*N.º o Referencia)*

DATOS DE LA ORGANIZACIÓN SOLICITANTE					
DNI / CIF	NOMBRE O DENOMINACIÓN SOCIAL				
CARACTERÍSTICAS DEL CONCURSO					
DENOMINACIÓN			FECHA INICIAL (DD/MM/AAAA)	FECHA FINAL (DD/MM/AAAA)	
ÁREAS DE PESCA (***Coordenadas de cuadrantes en el que esta incluida el área)***	Cuad. 1	Longitud …… Latitud ……		Longitud ….....	Latitud ……
	Cuad. 2	Longitud ……	Latitud ……	Longitud ….....	Latitud ……
NÚMERO DE LICENCIAS			NÚMERO DE EMBARCACIONES		
CLASE DE PESCA (Marcar con X)					
LINEA DE MANO ☐		CURRICÁN ☐		POTERA ☐	
CAÑA ☐		VOLANTÍN ☐		APAREJOS RECOGIDA ☐	

[. . .]

§ 107

Real Decreto 239/2019, de 5 de abril, por el que se establecen las condiciones para el desarrollo de la actividad de pesca-turismo

Ministerio de la Presidencia, Relaciones con las Cortes e Igualdad
«BOE» núm. 92, de 17 de abril de 2019
Última modificación: sin modificaciones
Referencia: BOE-A-2019-5816

El Reglamento (UE) n.º 1380/2013 del Parlamento Europeo y del Consejo, de 11 de diciembre de 2013 sobre la Política Pesquera Común, por el que se modifican los Reglamentos (CE) n.º 1954/2003 y (CE) n.º 1224/2009 del Consejo y se derogan los Reglamentos (CE) n.º 2371/2002 y (CE) n.º 639/2004 del Consejo y la Decisión 2004/585/CE, tiene entre sus objetivos garantizar que las actividades de la pesca y la acuicultura contribuyan a la sostenibilidad medioambiental, económica y social a largo plazo.

Una de las formas de contribuir a esta sostenibilidad es la introducción de medidas de diversificación. La diversificación pesquera y acuícola en sus diferentes vertientes supone nuevas fuentes de ingresos para el sector pesquero. En este ámbito, el turismo pesquero o marinero adquiere un gran potencial y nuevas oportunidades laborales que surgen en relación con el mar, pero que convergen también con otros sectores, particularmente la pesca-turismo.

Los cambios introducidos por la Ley 33/2014, de 26 de diciembre, por la que se modifica la Ley 3/2001, de 26 de marzo, de Pesca Marítima del Estado, supusieron la inclusión de un nuevo capítulo VI en su título II, sobre medidas de diversificación pesquera y acuícola, que hace referencia a la coordinación y fomento de la diversificación económica del sector pesquero y acuícola y especialmente a las condiciones de la pesca-turismo. Así, en su preámbulo se indicaba que, habida cuenta del alcance significativo que puedan cobrar y su indudable impacto en la sostenibilidad del recurso, resulta imprescindible reforzar y completar la regulación de actividades como la pesca-turismo, de forma que se asegure una gestión sostenible y coherente de los recursos marinos vivos en todos sus ámbitos.

En este sentido, el entonces Ministerio de Agricultura y Pesca, Alimentación y Medio Ambiente elaboró el Plan estratégico de diversificación pesquera y acuícola 2013-2020, (Plan Diverpes), que estableció las líneas estratégicas en las principales áreas de diversificación. En este contexto, las iniciativas turísticas vinculadas directamente con la actividad pesquera se plantean como interesantes alternativas de diversificación para las zonas litorales dependientes de la pesca.

La actividad de pesca-turismo se señala en dicho instrumento como una forma innovadora de diversificación de la actividad pesquera para los pescadores profesionales que, además de aportar una mejora en sus rentas, sirve también para la promoción y la valorización de su trabajo. De forma específica, la prioridad 2 del eje 1 del Plan Diverpes establece la elaboración de un marco normativo para las actividades turísticas en el entorno pesquero, al que este real decreto da cumplimiento.

Esta actividad debe desarrollarse de conformidad con unas medidas que proporcionen la adecuada seguridad a aquellas personas que deseen contemplar la práctica habitual de los trabajos de pesca y que, en general, son ajenos al mundo pesquero.

Asimismo, debe tenerse en cuenta que la incorporación a bordo de personas que no formen parte de la tripulación no se hace en calidad de pasaje sino de meros turistas, por lo que no se introduce una especialidad del contrato de pasaje sino que se crea una figura de nuevo cuño, la del turismo pesquero o marinero, al amparo de la Ley 3/2001, de 16 de marzo, entre cuyas actividades asociadas se encuentra la de pesca-turismo, que por sus condiciones particulares requiere de una regulación específica.

La actividad de pesca-turismo, teniendo en cuenta el alcance significativo y su indudable impacto en la sostenibilidad de los recursos pesqueros, requiere de un desarrollo normativo sobre medidas específicas, dirigido a garantizar la puesta en práctica de esta actividad, así como su control y seguimiento conforme a la normativa estatal y autonómica, todo ello en el marco de la planificación general de la actividad económica.

Esta norma se dicta al amparo del artículo 149.1 en su regla 13.ª conjuntamente con la 20.ª de la Constitución que atribuyen al Estado la competencia exclusiva en bases y coordinación de la planificación general de la actividad económica, así como en marina mercante y abanderamiento de buques, respectivamente.

La existencia de un especial control enfocado a estas cuestiones se fundamenta en las imperiosas razones de seguridad de la navegación y de control extractivo del recurso que diferencian a este subsector de otros relacionados con la actividad turística. Este control y coordinación se llevarán a cabo por los Ministerios de Agricultura, Pesca y Alimentación y de Fomento, sin perjuicio de las competencias que pudieren concurrir de las comunidades autónomas. En caso de que, adicionalmente a la actuación de los ministerios mencionados, la comunidad autónoma donde radique el puerto base prevea la expedición de un título habilitante para el acceso a la actividad, dicha exigencia respetará en todo caso lo establecido en la Ley 20/2013, de 9 de diciembre, de garantía de la unidad de mercado, y, en particular, en sus artículos 17 y 7 sobre instrumentación del principio de necesidad y proporcionalidad y simplificación de cargas.

Debe indicarse que este real decreto se aplica preferentemente dada su especialidad, de un modo complementario a la Orden de 26 de enero de 1988 por la que se regula el embarque en los buques de personal ajeno a la tripulación y al pasaje, pues opera como una norma especial por razón de materia con respecto de la general. Además, la Orden de 18 de enero de 2000 por la que se aprueba el Reglamento sobre Despacho de Buques ya contiene algunas normas de carácter general que este real decreto viene a complementar, por idénticos motivos.

Finalmente, debe precisarse que, sin perjuicio de los requisitos que se deben cumplir para el ejercicio de la actividad pesquera, los profesionales del sector deberán disponer de un seguro de responsabilidad civil frente a terceros, para hacer frente a riesgos que pudieran derivarse del embarque de turistas, y que, únicamente a estos efectos, se aplica lo dispuesto 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, en los términos establecidos en este real decreto o las que, en su caso, puedan establecer las comunidades autónomas que no podrán ser inferiores a los anteriores.

Este real decreto se dicta en virtud de la facultad conferida al Gobierno por la disposición final segunda de la Ley 3/2001, de 26 de marzo.

Este real decreto se adecua a los principios de buena regulación establecidos en el artículo 129 de la Ley 39/2015, de 1 de octubre, del Procedimiento Administrativo Común de las Administraciones Públicas y, en particular, a los principios de necesidad y eficiencia, pues se trata del instrumento más adecuado para desarrollar reglamentariamente lo preceptuado en el artículo 74 ter de la Ley 3/2001, de 26 de marzo, al aplicarse de un modo homogéneo en todo el territorio nacional, lo que garantiza el interés general. También se adecua al principio de proporcionalidad, pues no existe otra alternativa menos restrictiva de derechos o que imponga menos obligaciones a los destinatarios. En cuanto a los principios de seguridad jurídica, transparencia y eficiencia, dicha norma se adecua a los mismos pues es coherente con el resto del ordenamiento jurídico y se ha procurado la participación de las partes

interesadas, evitando cargas administrativas innecesarias o accesorias, cohonestando tal proceder al propio tiempo con el correcto desarrollo normativo de esta actividad.

En la elaboración del presente real decreto se ha consultado a las comunidades autónomas y al sector afectado.

En su virtud, a propuesta conjunta del Ministro de Agricultura, Pesca y Alimentación y del Ministro de Fomento, con la aprobación previa de la Ministra de Política Territorial y Función Pública, de acuerdo con el Consejo de Estado, y previa deliberación del Consejo de Ministros en su reunión del día 5 de abril de 2019,

DISPONGO:

Artículo 1. *Objeto.*

1. Este real decreto tiene por objeto regular, como actividad complementaria del sector pesquero, las condiciones básicas para el desarrollo de la actividad de pesca-turismo respecto de la actividad extractiva y la acuicultura ejercida a bordo de buques pesqueros.

2. Las disposiciones contenidas en el presente real decreto se entienden sin perjuicio del cumplimiento de la normativa y de las autorizaciones y licencias exigidas por las administraciones competentes.

Artículo 2. *Definiciones.*

1. A los efectos previstos en este real decreto se entiende por buque pesquero tanto las embarcaciones como los buques de pesca profesional incluidas en la lista tercera del Registro de Buques y Empresas Navieras, como las embarcaciones auxiliares de pesca, incluidas en la lista cuarta de dicho Registro de conformidad con el artículo 4.1, apartados c) y d), respectivamente, del Real Decreto 1027/1989, de 28 de julio, sobre abanderamiento, matriculación de buques y registro marítimo.

2. Serán de aplicación, a efectos del presente real decreto, las definiciones recogidas en el artículo 2 de la Ley 3/2001, de 26 de marzo, de Pesca Marítima del Estado.

Artículo 3. *Régimen jurídico de los turistas y presunción de embarque.*

1. Los turistas que participen en las actividades de pesca-turismo se regirán por las disposiciones aplicables al personal ajeno a la tripulación y al pasaje, y al enrole del mismo, con las especialidades previstas en este real decreto.

En todo caso, los turistas embarcados a bordo de un buque pesquero no podrán ejercer la actividad pesquera.

2. Se presumirá, salvo prueba en contrario, que las personas embarcadas en un buque pesquero que no formen parte de su tripulación están participando en una actividad de pesca-turismo y, en consecuencia, se deberá cumplir con los requisitos de seguridad previstos en este real decreto.

3. El patrón deberá anotar en el rol de despacho y dotación y comunicar a la capitanía marítima correspondiente, utilizando medios telemáticos, el nombre, apellidos, DNI o pasaporte y teléfono de un punto de contacto de cada uno de los turistas embarcados. Además, deberá mantener un registro en tierra de los mismos mientras dure la actividad.

Artículo 4. *Requisitos de acceso al ejercicio de la actividad de pesca-turismo.*

1. Para el ejercicio de la actividad de pesca-turismo el buque pesquero deberá contar con el previo informe favorable del Ministerio de Fomento relativo a las condiciones de seguridad marítima, de la navegación, de la vida humana en el mar y de la prevención de la contaminación, y disponer del seguro de responsabilidad civil en vigor u otra garantía financiera equivalente a que se refiere el artículo 7, así como cumplir las exigencias previstas en la legislación correspondiente para los operadores legalmente establecidos en territorio español.

2. El informe favorable del Ministerio de Fomento se expedirá a solicitud del armador del buque por la capitanía marítima correspondiente al lugar donde radique el puerto base del buque pesquero y se realizará por medios electrónicos cuando se trate de uno de los sujetos obligados a ello conforme a lo previsto en el artículo 14.2 de la Ley 39/2015, de 1 de octubre,

del Procedimiento Administrativo Común de las Administraciones Públicas. Cuando se trate de personas físicas podrá presentarse en cualquiera de los lugares a los que se refiere en el artículo 16.4 de dicha ley.

El informe será favorable cuando se cumplan las condiciones de seguridad y habitabilidad para desarrollar la pesca-turismo establecidas en el artículo 6 y se emitirá en el plazo máximo de dos meses que deberá contarse desde la fecha en que la solicitud haya tenido entrada en el registro electrónico de dicho ministerio conforme a lo previsto en el artículo 21.3. b) de la Ley 39/2015, de 1 de octubre. Si una vez emitido el informe favorable se modificara alguna de las condiciones de seguridad y habitabilidad el armador del buque deberá solicitar un nuevo informe.

3. Antes de emitir su informe, el Ministerio de Fomento verificará de la Secretaría General de Pesca del Ministerio de Agricultura, Pesca y Alimentación que el buque se halla inscrito y dado de alta en el Registro General de la Flota Pesquera.

4. Las capitanías marítimas comunicarán los informes favorables relativos a la actividad de pesca-turismo a la Secretaría General de Pesca del Ministerio de Agricultura, Pesca y Alimentación, que procederá a su comunicación a la autoridad pesquera competente de la comunidad autónoma donde radique el puerto base del buque. Asimismo, las capitanías notificarán el informe ya sea favorable o desfavorable al interesado.

Sin perjuicio de la obligación de emitir dicho informe, el vencimiento del plazo de dos meses sin haberse notificado legitima al interesado para entenderlo desestimado por silencio administrativo, en virtud de lo previsto en la disposición adicional sexta de la Ley 3/2001, de 26 de marzo, y en el artículo 24 de la Ley 39/2015, de 1 de octubre.

En virtud del artículo 112 de dicha ley, contra dicho informe, que no pone fin a la vía administrativa, se podrá interponer recurso de alzada en los términos y plazos del artículo 121 de la ley ante la Dirección General de la Marina Mercante del Ministerio de Fomento.

5. Obtenido el informe favorable de la capitanía marítima y cuando así esté previsto en la normativa de la comunidad autónoma donde radique el puerto base del buque pesquero, será necesario contar con título habilitante para el acceso a la actividad de pesca-turismo, cuya exigencia respetará en todo caso lo establecido en la Ley 20/2013, de 9 de diciembre, de garantía de la unidad de mercado, y, en particular, en su artículo 17 sobre instrumentación del principio de necesidad y proporcionalidad. Sólo la obtención del informe favorable y, en su caso, del título habilitante permitirá operar en pesca-turismo en todos los caladeros nacionales en los que el buque esté autorizado a faenar.

Las comunidades autónomas notificarán a la Secretaría General de Pesca del Ministerio de Agricultura, Pesca y Alimentación cuantos títulos concedan en el mismo acto que al interesado. La administración pesquera competente procederá a su inscripción en el Registro General de la Flota Pesquera.

Artículo 5. *Condiciones de complementariedad y compatibilidad con la actividad pesquera.*

1. La realización de la actividad de pesca-turismo será compatible con la actividad pesquera para la que el buque esté autorizado, llevándose a cabo de acuerdo con las condiciones establecidas en la normativa aplicable, en cuanto a las épocas, horarios, límites de capturas, artes de pesca, vedas, zonas autorizadas y cualquier otra condición para su ejercicio, incluyendo las titulaciones necesarias para su ejercicio.

En todo caso, la actividad de pesca-turismo sólo podrá desarrollarse en aguas de caladero nacional y de acuerdo con las condiciones concretas establecidas para el ejercicio de la actividad principal, en particular en cuanto a sus periodos.

2. Deberá indicarse expresamente en el rol de despacho que el buque ha sido despachado para la actividad de pesca-turismo, además de para la actividad pesquera para la que esté autorizado.

3. Las administraciones pesqueras competentes podrán facilitar la formación adecuada del sector pesquero para el desarrollo de actividades de pesca-turismo.

4. La comunidad autónoma podrá regular la exhibición en lugar visible, bien en el buque o en instalaciones o dependencias correspondientes, de un logo u otro método identificativo de la actividad de pesca-turismo.

Artículo 6. *Condiciones de seguridad y habitabilidad para desarrollar la pesca-turismo.*

1. Para la realización de actividades de pesca-turismo, además de contar con los medios que les correspondan de acuerdo con su clase y zona de navegación, se deberán cumplir las siguientes condiciones de seguridad y habitabilidad:

a) El buque dispondrá de medios de acceso seguros para los turistas, incluidas, en su caso, las personas con discapacidad. El embarque y desembarque se realizará en todo caso en los puertos donde el buque vaya a ejercer su actividad extractiva principal.

b) Los buques dispondrán de los elementos de salvamento y seguridad en número y tipo suficientes para todas las personas que embarquen.

En particular, para cada uno de los turistas que el buque pueda embarcar se dispondrá de un chaleco salvavidas para abandono de buque, correspondiente a la edad de la persona, excepto en buques de eslora (L) igual o menor de 12 metros en los que el turista puede llevar únicamente el chaleco de inflado automático, así como de una plaza en balsa salvavidas.

Asimismo, dispondrán de chalecos de respeto para abandono de buque a razón de uno por cada seis personas, incluidos los tripulantes.

Mientras permanezcan sobre cubierta, los turistas deberán llevar puesto un chaleco o dispositivo salvavidas de inflado automático, distinto del chaleco para abandono de buque, que, sin entorpecer sus movimientos, sea apto para mantenerlos a flote en caso de caída al agua. Estos chalecos salvavidas llevarán incorporada una radiobaliza personal que funcione en la frecuencia de 121.5 MHz que se activará automáticamente en caso de caída de la persona al agua.

De ser necesaria la incorporación de una balsa para ejercer la actividad de pesca-turismo y ésta sea la única balsa a bordo, cumplirá como mínimo con normas técnicas internacionales reconocidos, tales como familia ISO. Si la balsa incorporada fuera adicional a otra balsa ya existente, la balsa adicional cumplirá las mismas prescripciones que la balsa existente.

c) El botiquín de a bordo destinado a la tripulación deberá ser el adecuado al tipo de navegación que realice el buque de acuerdo con el Real Decreto 258/1999, de 12 de febrero, por el que se establecen condiciones mínimas sobre la protección de la salud y la asistencia médica de los trabajadores del mar. Además, deberán contar con un botiquín tipo Balsas de Salvamento según lo prescrito en el Real Decreto 258/1999, de 12 de febrero, para cubrir las necesidades de asistencia sanitaria que pudiera precisar el resto de personas que embarquen.

d) Se habilitarán espacios a bordo, adaptados para personas con discapacidad, en su caso, en los que los turistas se encuentren libres de peligro y se prohibirá el acceso a determinadas zonas del buque durante las maniobras que entrañen riesgo. Esos espacios estarán adecuadamente delimitados, el piso debe ser antideslizante para evitar caídas y estar provistos de asideros donde puedan sujetarse los turistas. Si la actividad de pesca-turismo se prolongara durante más de 16 horas, el buque deberá disponer de habitabilidad adecuada a tal fin, y este hecho se verificará por la capitanía marítima.

En todo caso, estará prohibido el acceso de los turistas a los puestos de control, espacios de servicio, espacios de máquinas y determinadas zonas del buque durante las maniobras que entrañen riesgo. Los elementos rotatorios y calientes deberán estar debidamente protegidos y fuera del alcance del turista.

El manejo de las artes de pesca y de los elementos auxiliares se realizará teniendo en cuenta en todo momento la presencia a bordo de personas no familiarizadas con la actividad pesquera.

e) Se revisará la tripulación mínima de seguridad, que nunca será inferior a dos tripulantes, y el cuadro de obligaciones e instrucciones para casos de emergencia, teniendo en cuenta que al menos uno de los tripulantes debe atender las necesidades de los turistas en esos casos. Si el buque no tuviera cuadro de obligaciones e instrucciones para casos de emergencia deberá solicitarlo y disponer del mismo antes de realizar la actividad de pesca-turismo.

f) Con antelación al desatraque se proporcionará por escrito a los turistas toda la información sobre el buque, unas recomendaciones sobre las medidas de seguridad a

cumplir y se les explicarán las condiciones en las que se realizará la actividad de acuerdo con el Real Decreto 1216/1997, de 18 de julio, por el que se establecen las disposiciones mínimas de seguridad y salud en el trabajo a bordo de los buques de pesca. La información deberá estar al menos en inglés y español; asimismo, el patrón se asegurará de que los turistas comprenden el contenido de dicha información.

g) El patrón del buque se responsabilizará de que tanto las condiciones meteorológicas como las operativas del buque sean las adecuadas para la realización de la actividad, para lo cual se deberá contar con la predicción meteorológica, suministrada por la Agencia Estatal de Meteorología (AEMET) mediante los boletines de alta mar y boletines costeros, de las zonas donde se pretende efectuar la actividad de pesca-turismo sin riesgo.

h) Con independencia de las limitaciones que impongan los certificados del buque, su condición constructiva, las condiciones operativas y los elementos de seguridad y salvamento, el número máximo de turistas permitidos será de:

1.º Para buques de hasta 8 metros de eslora (L), 2 turistas.
2.º Para buques de más de 8 metros y hasta 12 metros de eslora (L), 4 turistas.
3.º Para buques de más de 12 metros y hasta 20 metros de eslora (L), 8 turistas.
4.º Para buques de más de 20 metros de eslora (L), 12 turistas.

En el caso de que la actividad de pesca-turismo se lleve a cabo mediante el uso de buques auxiliares de pesca inscritas en la Lista Cuarta, que, sin realizar pesca extractiva, acompañen a los buques durante parte del faenado, el número máximo de turistas permitidos teniendo en cuenta las mismas limitaciones que en el caso anterior serán:

1.º Para buques hasta 8 metros de eslora (L), 4 turistas.
2.º Para buques de más de 8 metros y hasta 12 metros de eslora (L), 8 turistas.
3.º Para buques de más de 12 metros de eslora (L), 12 turistas.

2. Se deberá disponer en todo momento en el buque, a ser posible en un lugar visible, un documento que recoja el contenido de este artículo. Este documento, expedido por la capitanía marítima, perderá su validez cuando cualquiera de las condiciones de seguridad y habitabilidad requeridas se altere. Además, en el certificado de conformidad del buque se anotará que éste dispone del informe favorable de la capitanía Marítima.

3. El patrón del buque se responsabilizará de las condiciones de seguridad en las que se realice el embarque de turistas. No admitirá el embarque de menores sin la autorización por escrito de padres o tutores, cuando no vayan acompañados por estos, ni de personas que requieran asistencia especial en condiciones que no sean compatibles con la práctica segura de la actividad.

Además, se requerirá la presentación del DNI o pasaporte válido de las personas a embarcar, de conformidad con la normativa reguladora del despacho de buques.

4. Los turistas, una vez embarcados, quedarán sometidos a las normas de seguridad, disciplina y buen orden bajo la autoridad del patrón o capitán del buque.

5. No podrá realizar la actividad de pesca-turismo ningún buque que tenga concedida cualquier exención relativa al cumplimiento de ciertas medidas técnicas en relación al buque, ya sea de balsas salvavidas, trajes de inmersión o de barandillas.

Artículo 7. *Seguro obligatorio.*

Para el ejercicio de la actividad de pesca-turismo, será obligatorio disponer de un seguro de responsabilidad civil o, en su caso, garantía financiera equivalente en vigor, que cubra los daños personales de todos los turistas derivados de dicho ejercicio en las cuantías previstas, en su caso, por la comunidad autónoma, en cumplimiento de lo exigido por el artículo 74 ter de la Ley 3/2001, de 26 de marzo. Estas cuantías del seguro o de la garantía financiera no podrán ser inferiores a las previstas en el Reglamento del seguro de responsabilidad civil de suscripción obligatoria para embarcaciones de recreo o deportivas, aprobado por el Real Decreto 607/1999, de 16 de abril. En caso de que la comunidad autónoma no fije esa cuantía mínima, será la prevista en dicha norma.

En el caso de que la actividad de pesca-turismo se ejerza mediante la suscripción de un seguro de responsabilidad civil deberá tenerse en cuenta lo dispuesto en la disposición adicional segunda de la Ley 20/2015, de 14 de julio, de ordenación, supervisión y solvencia

de las entidades aseguradoras y reaseguradoras, de modo que quienes ejerzan la actividad de pesca-turismo suscriban un seguro que cubra los daños y perjuicios que puedan provocar. La garantía exigida deberá ser proporcionada a la naturaleza y alcance del riesgo cubierto.

Artículo 8. *Condiciones de comercialización de los productos pesqueros obtenidos.*

Las condiciones de comercialización de los productos pesqueros obtenidos en el desarrollo de la actividad de pesca-turismo serán las previstas en artículo 4.7 del Real Decreto 418/2015, de 29 de mayo, por el que se regula la primera venta de los productos pesqueros.

Las comunidades autónomas determinarán las cantidades y los importes máximos de los productos adquiridos en esta modalidad, quedando prohibida la venta de moluscos bivalvos, equinodermos, tunicados y gasterópodos marinos vivos. En defecto de regulación autonómica se entenderá que la autorización de venta podrá alcanzar la totalidad de las capturas adquiridas durante la marea, con excepción de las prohibiciones señaladas anteriormente.

Artículo 9. *Seguimiento y control de la actividad de pesca-turismo.*

1. Corresponde a las administraciones pesqueras competentes el seguimiento y control de la actividad de pesca-turismo y al Ministerio de Fomento en el ámbito de sus competencias el seguimiento y control de las condiciones de seguridad y habitabilidad para desarrollar la pesca-turismo a las que se refiere el artículo 6. El incumplimiento en estos ámbitos se sancionará conforme a lo señalado en el artículo 13.

2. Las comunidades autónomas llevarán un registro de carácter declarativo de los buques que lleven a cabo actividad de pesca-turismo y trasladaran a la Secretaría General de Pesca y al Instituto Social de la Marina, al finalizar el año natural, una memoria anual en el que se valorará la actividad de pesca-turismo en los buques que tengan puerto base en sus territorios y deberá contener, al menos, una descripción de los siguientes aspectos:

a) Número de salidas de pesca-turismo por buque.
b) Número de turistas embarcados.
c) Ingresos obtenidos por la actividad de turismo.

3. Sin perjuicio de las obligaciones en materia turística y del sometimiento al régimen de control vigente; la actividad de pesca-turismo vinculada a la actividad pesquera será sometida a las medidas de control establecidas en materia de despacho y, en concreto, a la normativa sobre el embarque del personal ajeno a la tripulación, así como a la vinculada con los requisitos sobre formación en seguridad marítima del personal embarcado. Asimismo, será sometida a las medidas de control establecidas al respecto de la actividad principal a la que se vincula.

Artículo 10. *Obligaciones y responsabilidades en materia de medio ambiente.*

Lo dispuesto en este real decreto se establece sin perjuicio de las obligaciones de protección del medio ambiente marino establecidas en la Ley 41/2010, de 29 de diciembre, de protección del medio marino y demás normas aplicables a la protección de las aguas marinas.

Artículo 11. *Régimen fiscal de las actividades de pesca-turismo.*

Los beneficios obtenidos con ocasión de las actividades de pesca-turismo se imputarán al régimen general de tributación que proceda por la actividad pesquera principal a la cual complementa.

Artículo 12. *Protección social de las personas trabajadoras dedicadas a la actividad de pesca-turismo.*

1. Las actividades de pesca-turismo se realizarán en todo caso por profesionales del sector pesquero encuadrados en el Régimen Especial de la Seguridad Social de los Trabajadores del Mar.

2. El Instituto Social de la Marina, sobre la base de las memorias anuales a que se refiere el artículo 9.2, correspondientes a dos años consecutivos, realizará los estudios pertinentes que permitan evaluar la procedencia de inclusión de los trabajadores dedicados a estas actividades en el grupo primero de cotización a que se refiere el artículo 10.1.a) de la Ley 47/2015, de 21 de octubre, reguladora de la protección social de las personas trabajadoras del sector marítimo-pesquero.

Para garantizar el buen término del estudio referido en el párrafo anterior, tanto la Secretaría General de Pesca como las comunidades autónomas prestarán la colaboración necesaria al Instituto Social de la Marina.

3. El Instituto Social de la Marina se reserva las competencias que le atribuye la Ley 47/2015, de 21 de octubre, en materia de formación profesional marítima y sanitaria dirigida a atender las demandas y necesidades formativas de los trabajadores del sector marítimo-pesquero.

4. El Instituto Social de la Marina, la Secretaría General de Pesca y la Dirección General de Marina Mercante dictarán, en el marco de sus respectivas competencias, las instrucciones que procedan para el adecuado seguimiento y control de los buques, tripulaciones y periodos de desarrollo de las actividades de pesca-turismo.

Artículo 13. *Régimen sancionador.*

El incumplimiento de lo preceptuado en este real decreto se sancionará de conformidad a lo previsto por el título IV del libro tercero 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 con lo previsto en el título V de la Ley 3/2001, de 26 de marzo, sin perjuicio de lo dispuesto en la normativa autonómica.

Disposición adicional primera. *Cooperación administrativa.*

El Ministerio de Agricultura, Pesca y Alimentación, a través de la Secretaría General de Pesca, el Ministerio de Trabajo, Migraciones y Seguridad Social, a través del Instituto Social de la Marina, y el Ministerio de Fomento, a través de la Dirección General de Marina Mercante, cooperarán en esta materia con las comunidades autónomas, especialmente en materia de difusión y publicidad de la actividad, siendo estas las competentes para la regulación complementaria de la actividad de pesca-turismo que se desarrolle por los buques cuyo puerto base radique en sus territorios.

Disposición adicional segunda. *No incremento del gasto público.*

Las medidas incluidas en esta norma serán atendidas con las dotaciones presupuestarias ordinarias de los departamentos afectados por la presente norma y no podrán suponer incremento de dotaciones ni de retribuciones ni de otros gastos de personal.

Disposición transitoria única. *Informes previamente emitidos por las capitanías marítimas.*

Los informes que, en cumplimiento de la normativa sobre pesca-turismo de las comunidades autónomas, hubieran sido expedidos a la fecha de entrada en vigor de esta norma por las capitanías marítimas como condición previa para el acceso al ejercicio de la actividad de pesca-turismo deberán expedirse de nuevo de acuerdo con las previsiones de este real decreto, en el plazo de seis meses contados a partir de su entrada en vigor, a solicitud de los interesados.

Disposición final primera. *Títulos competenciales.*

La presente norma se dicta conjuntamente en virtud del artículo 149.1 en sus reglas 13.ª y 20.ª de la Constitución, que atribuyen al Estado la competencia exclusiva en bases y

coordinación de la planificación general de la actividad económica, así como en marina mercante y abanderamiento de buques, salvo el artículo 4 apartados 1, 2 y 3 y el artículo 6, que se dictan únicamente en virtud de la competencia exclusiva del Estado en marina mercante y abanderamiento de buques prevista en el artículo 149.1.20.ª de la Constitución.

Disposición final segunda. *Entrada en vigor.*

El presente real decreto entrará en vigor el 15 de mayo de 2019.

§ 108

Real Decreto 214/2026, de 18 de marzo, por el que se regula la presentación de solicitudes, declaraciones y comunicaciones a través de medios electrónicos en las reservas marinas de interés pesquero y para la pesca de recreo

Ministerio de Agricultura, Pesca y Alimentación
«BOE» núm. 69, de 19 de marzo de 2026
Última modificación: sin modificaciones
Referencia: BOE-A-2026-6401

La Ley 39/2015, de 1 de octubre, del Procedimiento Administrativo Común de las Administraciones Públicas, establece en su artículo 12 la obligación de las Administraciones públicas de garantizar que los interesados puedan relacionarse con la Administración a través de medios electrónicos, poniendo a su disposición los canales de acceso que sean necesarios, así como los sistemas y aplicaciones que en cada caso se determinen. Igualmente, el apartado 2 del artículo 14 de la citada norma regula la obligación de determinados sujetos de relacionarse electrónicamente con las Administraciones públicas, y permite en su apartado 3 establecer reglamentariamente la obligación de relacionarse con la Administración solamente a través de medios electrónicos para determinados procedimientos y para ciertos colectivos de personas físicas que, por razón de su capacidad económica, técnica, dedicación profesional u otros motivos, quede acreditado que tienen acceso y disponibilidad de los medios electrónicos necesarios.

En dicho marco, la presente norma prevé el establecimiento de la obligación de relacionarse electrónicamente con la Administración para tres tipos de actividades en materia pesquera: a) la obligación de presentar por medios electrónicos las solicitudes de autorización del ejercicio de cualquier actividad, las declaraciones de captura y los preavisos de entrada y salida de las reservas marinas de interés pesquero; b) la obligación de disponer de un dispositivo electrónico de localización para ejercer la pesca profesional o de recreo en las reservas marinas de interés pesquero; y c) la obligación de formular por medios electrónicos las solicitudes de autorización para la captura de especies sometidas a medidas de protección diferenciada y las declaraciones de captura y suelta de especies sometidas a medidas de protección diferenciada y de especies pesqueras para las que la Unión haya fijado posibilidades de pesca o que estén incluidas en un plan plurianual o sujetas a la obligación de desembarque en la pesca de recreo, la solicitud de autorización para concursos de pesca recreativa de especies sometidas a medidas de protección diferenciada y la comunicación de actividad de las embarcaciones comerciales de pesca de recreo.

La obligación de presentar por medios electrónicos las solicitudes de autorización del ejercicio de cualquier actividad, las declaraciones de captura y los preavisos de entrada y salida de las reservas marinas de interés pesquero, en primer lugar, halla su justificación en la propia realidad del sector, la cualificación profesional de sus integrantes –buques pesqueros y embarcaciones turísticas fundamentalmente– y el subsiguiente acceso de todos

ellos a medios electrónicos para cumplir las obligaciones derivadas de la normativa reguladora de estas zonas de protección pesquera.

Así, junto con los sujetos a que se refiere el artículo 14.2 de la Ley 39/2015, de 1 de octubre, a partir de la entrada en vigor de esta norma deberán relacionarse por medios electrónicos estos operadores del sector pesquero para cuya actividad ya se viene exigiendo el empleo de medios electrónicos, tal como ocurre para los buques que tienen la obligación de utilizar el diario electrónico de a bordo conforme a la normativa europea o nacional, o aquéllos que, por su actividad, se ha demostrado poseen las suficientes capacidades técnicas y económicas para acometer estas actividades por medios electrónicos. Se considera, pues, que los sujetos destinatarios de esta medida poseen los conocimientos y disponen de las herramientas necesarias para esta relación electrónica, dado su empleo de los dispositivos de localización o el cumplimiento de las obligaciones electrónicas relativas a la primera venta, así como las previstas en las restantes normas sectoriales que disciplinan su actividad, como la turística, de modo que concurren los requisitos de dicho artículo en atención a sus características profesionales.

Los operadores que despliegan su actividad en las reservas marinas de interés pesquero demuestran estas condiciones por desempeñar su actividad en zonas en que la actividad profesional de buceo o pesca recreativa parte de la premisa de que sus usuarios son profesionales del respectivo sector que ya mantienen habitualmente relaciones electrónicas con la Administración, permitiendo al propio tiempo garantizar su gestión sostenible y su conservación.

Por todo ello, se considera que los potenciales interesados cuentan con adecuada y suficiente capacidad económica, profesional y técnica, teniendo garantizado el acceso y disponibilidad de los medios tecnológicos precisos puesto que ya los emplean en la actualidad.

La obligación de disponer de un dispositivo electrónico de localización para ejercer la pesca profesional o de recreo en las reservas marinas de interés pesquero, en segundo lugar, entronca con la obligación que el artículo 50 del Reglamento (CE) n.º 1224/2009 del Consejo, de 20 de noviembre de 2009, por el que se establece un régimen comunitario de control para garantizar el cumplimiento de las normas de la política pesquera común, se modifican los Reglamentos (CE) n.º 847/96, (CE) n.º 2371/2002, (CE) n.º 811/2004, (CE) n.º 768/2005, (CE) n.º 2115/2005, (CE) n.º 2166/2005, (CE) n.º 388/2006, (CE) n.º 509/2007, (CE) n.º 676/2007, (CE) n.º 1098/2007, (CE) n.º 1300/2008 y (CE) n.º 1342/2008 y se derogan los Reglamentos (CEE) n.º 2847/93, (CE) n.º 1627/94 y (CE) n.º 1966/2006, impone a los Estados miembros ribereños de «disponer de un sistema para detectar y registrar la entrada de los buques pesqueros en zonas de pesca restringida bajo su soberanía o jurisdicción, su tránsito por ellas y su salida de ellas», sea el sistema fijo de localización de buques por satélite contemplado en la Orden APA/3660/2003, de 22 de diciembre, por la que se regula en España el sistema de localización de buques pesqueros vía satélite y por la que se establecen las bases reguladoras de las ayudas para la adquisición e instalación de los sistemas de localización en los buques pesqueros, sea otro sistema de localización diferente, como la funcionalidad integrada en la aplicación móvil que el Ministerio de Agricultura, Pesca y Alimentación ha desarrollado, todo ello de conformidad con lo dispuesto en el artículo 9 del citado Reglamento (CE) n.º 1224/2009.

La obligación de formular por medios electrónicos las solicitudes de autorización, declaraciones de captura y suelta de especies y comunicaciones de actividad dirigidas al Ministerio de Agricultura, Pesca y Alimentación exigidas por el real decreto por el que se regula la pesca marítima de recreo en aguas exteriores, en tercer y último lugar, tiene una base jurídica dual: a) el artículo 55 del Reglamento (CE) n.º 1224/2009 del Consejo, de 20 de noviembre de 2009, en cuya virtud los Estados miembros ribereños «podrán utilizar un sistema electrónico (…) desarrollado a escala nacional o de la Unión» para asegurar que la pesca recreativa se realiza de modo compatible con los objetivos y normas de la política pesquera común (apartado 1) y «garantizarán que las personas físicas que realicen actividades de pesca recreativa estén registradas y registren y notifiquen sus capturas a través del [referido] sistema electrónico (…) en relación con las especies, poblaciones o grupos de poblaciones sujetos a medidas de conservación de la Unión que se aplican específicamente a la pesca recreativa (…) [y] con las especies, poblaciones o grupos de

poblaciones para los que la Unión haya fijado posibilidades de pesca o que estén incluidos en un plan plurianual o sujetos a la obligación de desembarque» (apartado 3); y b) el artículo 44 de la Ley 5/2023, de 17 de marzo, de pesca sostenible e investigación pesquera, a cuyo tenor los operadores que pesquen de manera recreativa especies sujetas a planes o medidas de gestión y conservación «registrarán y enviarán electrónicamente sus capturas» (apartado 4).

En el caso de la pesca de recreo, esta decisión se fundamenta, además de en lo señalado anteriormente, en que se ha demostrado que poseen las suficientes capacidades técnicas y económicas para realizar estas actividades a través de los medios electrónicos que a estos efectos se establecen. Además, se ha tenido en cuenta la expansión de los móviles entre la población general y, en particular, considerando que la pesca recreativa ha experimentado en los últimos años un considerable aumento, debido al desarrollo del sector turístico en España, que está favoreciendo la proliferación de embarcaciones dedicadas a la pesca no profesional y a la práctica de la pesca selectiva mediante buceo a pulmón libre.

Esta medida tiene como objetivo no solo agilizar la tramitación administrativa y mejorar la eficiencia de los procedimientos, sino también facilitar la trazabilidad, control y supervisión de las actividades realizadas en las reservas marinas de interés pesquero y de la pesca de recreo, en un entorno que requiere una gestión rigurosa y sostenible de los recursos pesqueros. Además, la simplificación de los medios existentes en un único sistema electrónico permitirá a los interesados realizar los trámites administrativos necesarios para el ejercicio de su actividad a cualquier hora y desde cualquier lugar.

En todo caso, se garantizará que los medios electrónicos puestos a disposición de los interesados cumplen con los requisitos de accesibilidad de los sitios web y aplicaciones para dispositivos móviles de los organismos del sector público contemplados en el Real Decreto 1112/2018, de 7 de septiembre, sobre accesibilidad de los sitios web y aplicaciones para dispositivos móviles del sector público.

Junto con estas motivaciones, esta norma se fundamenta en la necesidad de cumplir con las restantes obligaciones en materia de control fijadas en sede europea.

El Reglamento (CE) n.º 1224/2009 del Consejo, de 20 de noviembre de 2009, el Reglamento de Ejecución (UE) n.º 404/2011 de la Comisión, de 8 de abril de 2011, que establece las normas de desarrollo del Reglamento (CE) n.º 1224/2009 del Consejo por el que se establece un régimen comunitario de control para garantizar el cumplimiento de las normas de la política pesquera común; y el Reglamento de Ejecución (UE) 2025/2196 de la Comisión, de 17 de octubre de 2025, por el que se establecen las normas de desarrollo del Reglamento (CE) n.º 1224/2009 del Consejo en lo que respecta al acceso a las aguas y los recursos, al control de la pesca, a la vigilancia, la inspección y la observancia, a la deducción de cuotas y del esfuerzo pesquero, y a los datos y la información, y se deroga el Reglamento de Ejecución (UE) n.º 404/2011 de la Comisión, establecen un régimen comunitario de control, inspección y observancia destinado a garantizar el cumplimiento de las normas de la política pesquera común.

En el ámbito nacional, el artículo 39 de la Ley 3/2001, de 26 de marzo, de Pesca Marítima del Estado, dispone que se adoptarán las medidas de inspección y control necesarias para garantizar el cumplimiento de la normativa de pesca marítima en aguas exteriores, pudiéndose desarrollar la función inspectora mientras el buque esté en la mar o en muelle o en puerto.

En desarrollo de esta previsión, el Real Decreto 176/2003, de 14 de febrero, por el que se regula el ejercicio de las funciones de control e inspección de las actividades de pesca marítima, tiene por objeto regular las funciones de control e inspección de la actividad de pesca marítima en el ámbito de las competencias de la Administración General del Estado, al objeto de garantizar el cumplimiento de la normativa comunitaria y nacional en materia de pesca marítima, así como de las obligaciones derivadas para España de acuerdos, convenios y tratados internacionales.

El citado Reglamento (CE) n.º 1224/2009 del Consejo, de 20 de noviembre de 2009, establece en su artículo 5.1 que los Estados miembros controlarán las actividades incluidas en el ámbito de aplicación de la política pesquera común que sean realizadas por personas físicas o jurídicas en su territorio y en las aguas bajo su soberanía o jurisdicción.

Con este fin, y de acuerdo con el artículo 3.3 del Real Decreto 176/2003, de 14 de febrero, la actividad de control e inspección se realizará en relación con, entre otros aspectos, la zona geográfica donde se desarrolle la actividad pesquera y los dispositivos de localización de buques vía satélite. Asimismo, para el ejercicio de sus funciones, los inspectores podrán auxiliarse de los equipos o materiales que sean necesarios, conforme a lo dispuesto en el artículo 4.2 del citado real decreto.

Esta previsión habilita expresamente a imponer la obligación de contar con un dispositivo de localización para todos los interesados que realicen la actividad de pesca, profesional o de recreo, en las reservas marinas de interés pesquero.

Además, esta obligación ya se contiene, en sede nacional, en la anteriormente citada Orden APA/3660/2003, de 22 de diciembre, y en sede europea, en el Reglamento (CE) n.º 1224/2009 del Consejo, de 20 de noviembre de 2009. Mediante este real decreto se amplía tal obligatoriedad al resto de supuestos no contemplados por las dos normas antedichas en el ámbito de las reservas marinas de interés pesquero.

La presente norma se dicta al amparo de los artículos 21.1 y 44 de la Ley 5/2023, de 17 de marzo, a fin de adaptar determinados aspectos procedimentales y de tramitación electrónica a las necesidades derivadas de la implantación de los nuevos sistemas digitales de gestión y control, y conforme a la evolución tecnológica y normativa.

Téngase en cuenta que, como se ha señalado, la reforma introducida en el ámbito europeo por el Reglamento (UE) n.º 2023/2842 del Parlamento Europeo y del Consejo, de 22 de noviembre de 2023, por el que se modifica el Reglamento (CE) n.º 1224/2009 del Consejo, y se modifican los Reglamentos (CE) n.º 1967/2006 y (CE) n.º 1005/2008 del Consejo y los Reglamentos (UE) 2016/1139, (UE) 2017/2403 y (UE) 2019/473 del Parlamento Europeo y del Consejo en lo que respecta al control de la pesca, que modifica el Reglamento (CE) n.º 1224/2009, desarrollado por el Reglamento de Ejecución (UE) 2025/274 de la Comisión, de 12 de febrero de 2025, por el que se establecen normas detalladas para la aplicación del artículo 55 del Reglamento (CE) n.º 1224/2009 del Consejo sobre el control de la pesca recreativa, impone a los Estados miembros la obligación de disponer de un sistema electrónico para el registro y la notificación de las capturas de la pesca recreativa.

Para dar cumplimiento a estas disposiciones, la Administración española ha desarrollado una aplicación móvil, que permitirá a los pescadores recreativos declarar sus capturas y acceder a información de utilidad, siendo este el único mecanismo tecnológico posible para cumplir con dicha obligación, asegurando así la debida gestión de dicha información y el control de la actividad en los términos fijados por la normativa europea y nacional.

En este sentido, para adecuar la normativa nacional a este nuevo sistema electrónico, se hace necesario modificar los anexos del Real Decreto 347/2011, de 11 de marzo, por el que se regula la pesca marítima de recreo en aguas exteriores, tanto los relativos a presentación de solicitudes y declaraciones como el que establece las especies sometidas a medidas de protección diferenciada en la pesca marítima de recreo, listado que debe actualizarse para incluir aquellas especies cuya captura recreativa está sujeta a medidas de conservación de la Unión, conforme exige el nuevo artículo 55 del Reglamento (CE) n.º 1224/2009.

En su tramitación se ha efectuado consulta a las comunidades autónomas y al sector afectado. Asimismo, se ha realizado el trámite de información pública.

La norma se adecua a los principios de buena regulación a que se refiere el artículo 129 de la Ley 39/2015, de 1 de octubre. En este sentido, se garantizan los principios de necesidad y eficacia puesto que la norma resulta el instrumento más indicado para los intereses que se persiguen; el principio de proporcionalidad, ya que contiene la regulación imprescindible para atender a las necesidades que se pretenden cubrir; y el principio de seguridad jurídica, ya que es coherente con el resto del ordenamiento jurídico nacional y de la Unión Europea. Por lo demás, la norma es coherente con los principios de eficiencia, en tanto que asegura la máxima eficacia de sus postulados con los menores costes posibles inherentes a su aplicación, y transparencia al haberse garantizado una amplia participación en su elaboración.

En su virtud, a propuesta del Ministro de Agricultura, Pesca y Alimentación, con la aprobación previa del Ministro para la Transformación Digital y de la Función Pública, de

acuerdo con el Consejo de Estado, y previa deliberación del Consejo de Ministros en su reunión del día 17 de marzo de 2026,

DISPONGO:

Artículo 1. *Obligación de relacionarse electrónicamente con las Administraciones públicas.*

1. En virtud de lo dispuesto en el artículo 14.3 de la Ley 39/2015, de 1 de octubre, del Procedimiento Administrativo Común de las Administraciones Públicas:

a) En las reservas marinas de interés pesquero, las solicitudes de autorización para el ejercicio de cualquier actividad relacionada con la actividad pesquera y con los recursos pesqueros y sus hábitats, así como las declaraciones de capturas y los preavisos de entrada y salida, deberán presentarse obligatoriamente a través de medios electrónicos.

b) Las solicitudes de autorización para el ejercicio de cualquier actividad de pesca de recreo, conforme a lo dispuesto en el Real Decreto 347/2011, de 11 de marzo, por el que se regula la pesca marítima de recreo en aguas exteriores, así como las declaraciones y comunicaciones, deberán presentarse obligatoriamente a través de medios electrónicos.

2. La práctica de notificaciones se realizará por medios electrónicos mediante la puesta a disposición del interesado a través de la Dirección Electrónica Habilitada Única (DEHú), pudiendo, de forma complementaria a lo anterior, notificarse en la sede electrónica asociada del Ministerio de Agricultura, Pesca y Alimentación en virtud de lo establecido en el artículo 42.5 del Reglamento de actuación y funcionamiento del sector público por medios electrónicos, aprobado mediante Real Decreto 203/2021, de 30 de marzo.

Artículo 2. *Obligación de disponer de un dispositivo de localización en las reservas marinas de interés pesquero.*

Los interesados que, de acuerdo con el Real Decreto 502/2022, de 27 de junio, por el que se regula el ejercicio de la pesca en los caladeros nacionales, y la respectiva orden reguladora de cada una de las reservas marinas de interés pesquero, realicen en ellas actividad de pesca, tanto profesional como de recreo, deberán contar con un dispositivo de localización.

Este podrá consistir en un dispositivo fijo, instalado en la embarcación conforme a lo dispuesto en la Orden APA/3660/2003, de 22 de diciembre, por la que se regula en España el sistema de localización de buques pesqueros vía satélite y por la que se establecen las bases reguladoras de las ayudas para la adquisición e instalación de los sistemas de localización en los buques pesqueros, o en un dispositivo móvil que incorpore la aplicación desarrollada por la Secretaría General de Pesca.

El dispositivo móvil no podrá sustituir al dispositivo fijo cuando, de acuerdo con la normativa nacional o europea, y en particular la citada Orden APA/3660/2003, de 22 de diciembre, y el Reglamento (CE) n.º 1224/2009 del Consejo, de 20 de noviembre de 2009, por el que se establece un régimen comunitario de control para garantizar el cumplimiento de las normas de la política pesquera común, se modifican los Reglamentos (CE) n.º 847/96, (CE) n.º 2371/2002, (CE) n.º 811/2004, (CE) n.º 768/2005, (CE) n.º 2115/2005, (CE) n.º 2166/2005, (CE) n.º 388/2006, (CE) n.º 509/2007, (CE) n.º 676/2007, (CE) n.º 1098/2007, (CE) n.º 1300/2008 y (CE) n.º 1342/2008 y se derogan los Reglamentos (CEE) n.º 2847/93, (CE) n.º 1627/94 y (CE) n.º 1966/2006, la embarcación esté obligada a contar con un dispositivo fijo.

Disposición adicional primera. *No incremento de gasto público.*

Las medidas contenidas en este real decreto se atenderán con los medios personales y materiales existentes en el Ministerio de Agricultura, Pesca y Alimentación y no podrán suponer incremento de gasto público.

Disposición adicional segunda. *Empleo de dispositivos móviles y medios electrónicos.*

La persona titular de la Secretaría General de Pesca podrá, mediante resolución publicada en el «Boletín Oficial del Estado», dictar instrucciones técnicas sobre las

características tecnológicas y el empleo de los dispositivos móviles y medios electrónicos, siempre en el marco de lo dispuesto en el Real Decreto 1112/2018, de 7 de septiembre, sobre accesibilidad de los sitios web y aplicaciones para dispositivos móviles del sector público.

Disposición final primera. *Título competencial.*

El presente real decreto se dicta en virtud de la competencia exclusiva del Estado en materia de pesca marítima establecida en el artículo 149.1.19.ª de la Constitución.

[. . .]

Disposición final tercera. *Entrada en vigor.*

El presente real decreto entrará en vigor el día siguiente al de su publicación en el «Boletín Oficial del Estado». No obstante, el artículo 1.1.a) y el artículo 2 producirán efectos desde el 1 de septiembre de 2026.

§ 109

Orden APA/315/2020, de 1 de abril, por la que se establecen criterios de gestión de las posibilidades de pesca asignadas al Reino de España y se modifican determinadas órdenes ministeriales que regulan la actividad pesquera de las flotas que hacen uso de las mismas

Ministerio de Agricultura, Pesca y Alimentación
«BOE» núm. 92, de 2 de abril de 2020
Última modificación: 1 de septiembre de 2023
Referencia: BOE-A-2020-4255

El artículo 16 del Reglamento (UE) n.º 1380/2013 del Parlamento Europeo y del Consejo, de 11 de diciembre de 2013, sobre la política pesquera común, por el que se modifican los Reglamentos (CE) n.º 1954/2003 y (CE) n.º 1224/2009 del Consejo, y se derogan los Reglamentos (CE) n.º 2371/2002 y (CE) n.º 639/2004 del Consejo y la Decisión 2004/585/CE del Consejo, dictado de acuerdo con la competencia exclusiva de la Unión Europea en materia de protección de los recursos pesqueros, establece expresamente que las posibilidades de pesca se asignan a los Estados miembros, correspondiendo luego a estos decidir sobre el método de asignación a los buques de su pabellón, ya sea estableciendo sistemas de concesiones de pesca transferibles o por otro sistema.

La Ley 3/2001, de 26 marzo, de Pesca Marítima del Estado, en su exposición de motivos, establece que «El régimen de acceso a los recursos pesqueros y el derecho constitucional a la libertad de empresa, están necesariamente limitados por la patente escasez de los recursos pesqueros que justifica la adopción por la Ley de medidas de limitación de la actividad pesquera, ya que, sin perjuicio de la consideración de los intereses individuales, el ordenamiento jurídico ha de garantizar y amparar el fin social común de los recursos pesqueros». Por lo tanto, la regulación de los recursos pesqueros ha de ir dirigida a compatibilizar, por un lado, el derecho de los profesionales a explotar los recursos pesqueros y, por otro, la obligación del Estado de garantizar y amparar el fin social común de los mismos. Dicho derecho de los profesionales no conlleva la exclusividad en el aprovechamiento de los recursos.

Así, la Ley reconoce al Ministro de Agricultura, Pesca y Alimentación, en su artículo 5.c) la posibilidad de adoptar medidas de gestión de la actividad pesquera, distribuyendo las posibilidades de pesca de modo que se consiga una mayor racionalización del esfuerzo pesquero, en desarrollo del sector. Asimismo, el artículo 8,recoge la posibilidad de regular el esfuerzo pesquero, mediante la limitación del número de buques, del tiempo de actividad y del tipo de artes de pesca que se pueden utilizar, así como la reducción de la capacidad pesquera e incluso el cierre de pesquerías, mientras que el artículo 9 le reconoce la potestad de limitar el volumen de capturas respecto de determinadas especies o grupos de especies, por caladeros o zonas, períodos de tiempo, modalidades de pesca, por buque o grupos de

buques, u otros criterios que reglamentariamente se establezcan. La posibilidad de que los Estados miembros puedan adoptar este tipo de medidas se encuentra también reconocida de forma expresa en los artículos 7 y 11 del Reglamento (UE) n.º 1380/2013 del Parlamento Europeo y del Consejo, siempre que sean aplicables únicamente a buques que enarbolen su pabellón, sean compatibles con los objetivos de la política pesquera común y sean al menos tan estrictas como las medidas europeas.

Por otra parte, el artículo 27 de la Ley 3/2001, de 26 de marzo, otorga al Ministro de Agricultura, Alimentación y Pesca, la posibilidad de proceder al reparto de las posibilidades de pesca con la finalidad de mejorar la gestión y el control de la actividad, así como para favorecer la planificación empresarial. Los criterios que se prevén para dicho reparto son la habitualidad (actividad pesquera desarrollada históricamente, cifrada en volumen de capturas, esfuerzo de pesca, tiempo o presencia en zona), características técnicas y los demás parámetros del buque, así como otras posibilidades de pesca de que disponga, que optimicen la actividad del conjunto de la flota. Una vez aplicados se valorarán las posibilidades de empleo así como las condiciones socio-laborales de los trabajadores. Este régimen se completa con la posibilidad reconocida en el artículo 28 de que los profesionales del sector pesquero puedan transmitirse entre ellos las posibilidades de pesca asignadas conforme al artículo 27 conforme a ciertos requisitos, de forma que el propio sector pueda ajustar el reparto inicial en atención a los intereses particulares de cada profesional.

Así, dicha Ley prevé que, mediante desarrollo reglamentario, se regule el procedimiento de transmisión de posibilidades de pesca así como los criterios para la concesión de la autorización, que podrán consistir en el establecimiento de un límite mínimo por debajo del cual el buque debe abandonar la pesquería o el porcentaje máximo de posibilidades de pesca que pueden ser acumuladas por una empresa o grupo de empresas relacionadas societariamente en una misma pesquería para no obstaculizar la libre competencia. También se podrá restringir de forma justificada la transmisibilidad a buques o grupos de buques pertenecientes a determinadas categorías o censos por modalidad y caladero y, en consideración a las exigencias técnicas de las pesquerías, pueden establecerse igualmente los requisitos relativos a las condiciones técnicas de los buques objeto de la transmisión.

Este sistema de transmisiones previsto en la Ley se ha desarrollado de forma reglamentaria en cada uno de los caladeros a través de las distintas órdenes ministeriales por las que se establecen los Planes de Gestión de Pesca y se lleva a cabo el reparto de las posibilidades de pesca en atención a las características especiales de cada caladero. En estos desarrollos reglamentarios se adoptaron, de acuerdo con lo previsto en el artículo 28, una serie de criterios que en su momento resultaban adecuados en atención a las características de cada caladero y pesquería para la consecución de los objetivos de la Ley 3/2001, de 26 de marzo.

Sin embargo, por lo que se refiere al caladero nacional del Cantábrico y Noroeste y Golfo de Cádiz, y a las aguas de Portugal, la situación actual del sector exige adoptar medidas que tengan como resultado optimizar la explotación de las posibilidades de pesca y evitar que al final del ejercicio existan cuotas sin consumir de especies como el jurel o la merluza, tal y como ya ha ocurrido en años previos. Para ello, se conciben dos vías: primero, que los propios interesados adecuen sus cuotas a sus necesidades a través de las transmisiones y, segundo, la creación de un mecanismo anual de optimización del uso de las cuotas, que se nutra de aquellas que no se consuman para su reasignación a aquellos profesionales que sí puedan hacer uso de las mismas.

Asimismo, en dichos caladeros se prevé la existencia de cuotas sin consumir al final del ejercicio y, por otro lado, la insuficiencia de cuotas para determinadas flotas, y que dicho desequilibrio pueda agravarse con la plena entrada en vigor de la obligación de desembarque prevista en el Reglamento (UE) n.º 1380/2013 del Parlamento Europeo y del Consejo. Dicho Reglamento establece en su artículo 15 la obligación de desembarque de todas las capturas de recursos o poblaciones pesqueras, comúnmente denominados stocks, sujetos a límites de capturas, y en el Mediterráneo también para aquellas sujetas a tallas mínimas.

Para ello, establecía un calendario para la entrada en vigor de la obligación de desembarcar todas las capturas, progresiva y por pesquerías, que finalizó con su plena aplicación el 1 de enero de 2019. Esto supone la prohibición con carácter general para estas

especies sometidas a totales de captura o con talla mínima de conservación en el Mediterráneo de descartar cualquier captura y la obligación de contabilizar todas las que se realicen a efectos del cómputo de cuotas. Esta obligación de desembarque tiene como consecuencia que las especies capturadas de forma accidental, esto es, especies accesorias distintas a las especies objetivo a las que va dirigido el buque, ya no pueden descartarse, sino que deben desembarcarse y contabilizarse a la cuota asignada al Reino de España. Una vez consumida dicha cuota para la especie accesoria, se produce un efecto estrangulamiento de la especie objetivo pues, la prohibición de ejercer la pesquería de la especie accesoria capturada accidentalmente conlleva la prohibición de ejercer la pesquería de la especie objetivo por el riesgo que existe de sobrepasar la cuota de la especie accesoria limitante, lo que provoca a su vez que la cuota de la especie objetivo asignada al Reino de España no se alcance con la pérdida de eficacia de la pesquería correspondiente. Si bien el propio Reglamento (UE) n.º 1380/2013, del Parlamento Europeo y del Consejo, recoge una serie de excepciones con la finalidad de flexibilizar el cumplimiento de estas obligaciones, se prevé que las mismas puedan ser insuficientes para mitigar el impacto de la entrada en vigor de esta obligación.

En el caso de las transmisiones temporales, se podrán llevar a cabo entre buques que tienen distribuidas posibilidades de pesca de un mismo stock, incluido entre buques de diferente modalidad de pesca de estos caladeros, previo informe de la comunidad autónoma del puerto base del buque como establece el artículo 28 de la Ley 3/2001, de 26 de marzo. Debido a la necesidad de una mayor agilidad para resolver este tipo de transmisiones, con el objeto de permitir la necesaria disponibilidad de cuotas a los buques en sus diferentes pesquerías y campañas, se establecen plazos más breves que en las transmisiones definitivas, tanto para la respuesta de las comunidades autónomas como para las resoluciones correspondientes.

En el caso de las transmisiones definitivas, conforme al artículo 28 de la Ley 3/2001, de 26 de marzo, resulta oportuno restringirlas a buques del mismo censo por modalidad y caladero para mantener el equilibrio entre los distintos segmentos de flota. Además, el buque transmisor deberá tener un porcentaje mínimo de posibilidades de pesca, incluidos todos los stocks repartidos, por debajo del cual deberá abandonar la pesquería. Estos porcentajes se establecen teniendo en cuenta la realidad actual de los censos señalados, respecto al número de buques activos que los conforman y el número de stocks que tienen repartidos de manera individual por buque en cada uno de ellos. En el caso del censo de arrastre de fondo en aguas de Portugal no se considera en este momento conveniente el establecimiento de porcentajes mínimos de posibilidades de pesca, debido al número de buques que conforman este censo y el número de stocks que tienen repartidos.

Así mismo, las posibilidades de pesca acumuladas por una empresa o grupos de empresas relacionadas societariamente no podrán superar el 18 % del total de las posibilidades de pesca de la modalidad, incluidos todos los stocks repartidos, excepto de nuevo para los buques del censo de arrastre en aguas de Portugal por las mismas razones mencionadas anteriormente. Este porcentaje se fija teniendo en cuenta la actual distribución de posibilidades de pesca y el número de buques en cada censo.

Para el supuesto de que los armadores de los buques no sean capaces por sí mismos de solventar las deficiencias del sistema mediante el mecanismo de las transmisiones, corresponde al Estado garantizar que los recursos pesqueros cumplen con el fin social común al que se encuentran sujetos y que, por lo tanto, se lleve a cabo la plena explotación de los mismos.

Por ello, resulta necesaria la creación de un mecanismo de optimización de uso anual de cuotas en aguas del caladero nacional del Cantábrico y Noroeste, del Golfo de Cádiz y de aguas de Portugal, que puedan utilizar todos aquellos buques que las necesiten para poder explotar las posibilidades de pesca que tienen asignadas y que hasta la entrada en vigor de la obligación de desembarque explotaban sin problemas. Dicho mecanismo se nutre de las cuotas que, a fecha de 1 de octubre de cada año, los censos, modalidades o buques de los citados censos que las tengan asignadas no tengan capacidad de explotar antes de fin de año. Dicha capacidad se determinará con base en los desembarques de los meses de octubre a diciembre para ese censo, modalidad o buque en cualquiera de los últimos cinco

años, reservando asimismo un 10 % para la posible flexibilidad interanual a que tienen derecho los buques.

En segundo lugar, para determinados stocks de las flotas de los caladeros del Cantábrico y Noroeste y del Golfo de Cádiz se armoniza la gestión de las posibilidades de pesca repartidas de manera individual, reforzando la posibilidad existente de realizar una gestión conjunta de las mismas, mediante las entidades asociativas reconocidas del sector pesquero.

En cuanto a la regulación del arrastre en aguas de Portugal, se permite acceder, excepcionalmente, a los arrastreros del Cantábrico y Noroeste y Golfo de Cádiz a faenar en aguas de Portugal, con sus cuotas propias, para aprovechar hasta las 30 licencias que permite el acuerdo con Portugal y que ahora se encuentran infrautilizadas. Recíprocamente los buques de arrastre en aguas de Portugal podrán hacerlo en las aguas del caladero nacional, también con sus cuotas propias, en este caso si lo compensan con el esfuerzo correspondiente de un buque del caladero nacional que accede a aguas de Portugal, para evitar el incremento de esfuerzo en las aguas nacionales.

Por todo lo expuesto, la presente norma modifica la Orden AAA/2534/2015, de 17 de noviembre, por la que se establece un Plan de gestión para los buques de los censos del Caladero Nacional del Cantábrico y Noroeste, la Orden AAA/1406/2016, de 18 de agosto, por la que se establece un Plan de gestión para los buques de los censos del Caladero Nacional del Golfo de Cádiz, y la Orden AAA/1505/2014, de 31 de julio, por la que regula la pesquería de arrastre de fondo, en aguas de la subzona IX del Consejo Internacional de Exploración del Mar sometidas a la soberanía o jurisdicción de Portugal. El resto de flotas se regirán en lo que se refiere a estos mecanismos por lo establecido en sus normas de gestión.

Igualmente, la gestión actual de la pesquería de caballa para las flotas de otras artes distintas a arrastre y cerco diseñada en la Orden AAA/2534/2015, de 17 de noviembre, no resulta eficiente al tratarse de una pesquería explosiva cuyo acceso únicamente se limita en el caso de los censos de cerco y arrastre. Por lo tanto, puede ser capturada libremente por otras flotas que, en muchos casos, reportan sus capturas mediante diario de pesca en formato papel, al no alcanzar el tamaño mínimo para estar obligados a llevar Diario Electrónico de A bordo (DEA), lo que implica que la disponibilidad por parte de la Secretaría General de Pesca de los datos relativos a su actividad pesquera no es inmediata. Por ello, esta Orden también se modifica para evitar situaciones de estrangulamiento en la pesquería de caballa de otras artes diferentes de arrastre y cerco.

En tercer lugar, el artículo 9 de la Ley 3/2001, de 26 de marzo, establece que podrán adoptarse por el Ministro de Agricultura, Pesca y Alimentación las medidas de limitación del volumen de las capturas que resulten necesarias, respecto de determinadas especies o grupos de especies, por caladeros o zonas, por períodos de tiempo, modalidades de pesca, por buque o grupos de buques, u otros criterios que reglamentariamente se establezcan. Para evitar el efecto estrangulamiento por la obligación de desembarque para las diferentes flotas y la consecuente paralización de su actividad, y en aras de la eficiencia necesaria, procede habilitar mediante esta orden a la Secretaría General de Pesca para fijar, en caso necesario, topes máximos de captura para determinados stocks de las especies sometidas a TAC y cuotas, al objeto de racionalizar el consumo de las cuotas correspondientes a lo largo del año.

En la misma línea, la Secretaría General de Pesca podrá, anualmente y mediante resolución, establecer una reserva inicial, de un 2 % como máximo, de aquellos stocks o la parte de estos que no estén repartidos de forma individual, justificada por razones de interés general de eficacia de la pesquería pues de este modo se compensarían las posibles sobrepescas que durante el año en curso pudieran producirse por algunos buques, se evitaría que el eventual cierre de pesquería actúe en detrimento de la actividad del resto de buques y se atenuarían los efectos imprevistos del efecto estrangulamiento.

En cuarto lugar, los intercambios de cuotas entre Estados miembros, previstos en el artículo 16.8 del Reglamento (UE) n.º 1380/2013 del Parlamento Europeo y del Consejo, de 11 de diciembre de 2013 se han incrementado para paliar la obligación de desembarque. En este sistema, los intercambios son acordados por los Estados miembros, debiendo notificarse a la Comisión Europea.

En aplicación de la doctrina del Tribunal Supremo de prohibición del enriquecimiento injusto, la Administración en el reparto de dichos intercambios de cuota procurará en todo momento que no se distorsione internamente el equilibrio existente entre las posibilidades de pesca asignadas, de forma que se mantenga la estabilidad relativa, arbitrando los mecanismos para ello, de forma que aquellos que se beneficien directamente como resultado de los intercambios de nuevas cuotas sean quienes hayan de soportar la reducción equivalente objeto de intercambio. Ello obliga a discriminar según pesquerías. En aquellas que se encuentran bajo un sistema de reparto individual, resulta sencillo asegurar ese equilibrio pues el intercambio beneficiará únicamente a aquellos buques o grupos de buques que hayan participado del mismo, que serán en la mayoría de los casos sus promotores; por el contrario, en el supuesto de pesquerías no repartidas individualmente habrá que discriminar entre buques, según se beneficien o no de la cuota que se obtenga, de forma que se reserve un porcentaje de capturas de la especie objeto de intercambio equivalente a las utilizadas para dicho intercambio el cual irá destinado a compensar directamente a aquellos buques que no se hayan beneficiado del mismo.

Todas las capturas que se realicen por parte del buque o buques que aportaron cuota para el intercambio se computarán a la cuota general. Una vez se alcance la cuota inicial global no repartida y se decrete el cierre para todas las flotas, se permitirá al buque o buques que participaron en el intercambio continuar con la pesquería hasta el agotamiento de las cuotas obtenidas por intercambio de forma exclusiva. Las cuotas que se obtengan cada año mediante intercambios con otros Estados miembros en los que no se utilicen posibilidades repartidas, podrán ser utilizadas por la Administración para reasignarlas a los segmentos de las flotas y buques con mayores necesidades de consumo, en especial para paliar problemas ligados a la obligación de desembarque. Dado que dependen del reparto anual de cuota que realiza la Unión Europea, las asignaciones de posibilidades que se realicen por esta vía tendrán carácter anual.

En quinto lugar, para determinados stocks ampliamente distribuidos de los que España cuenta con asignación de cuotas, como son la bacaladilla del stock WHB/1X14 y el jurel del stock JAX/2A-14, no existen, hasta el momento, criterios para su reparto ni principios para su gestión. Además, en muchas ocasiones han sido utilizados como base de los intercambios anuales con países de nuestro entorno para la obtención de cuotas para distintas flotas. Debido a la obligación de desembarque procede fijar los principios de su gestión, valorándose prioritariamente las necesidades de las flotas. Estas cuantías se han estimado por el Instituto Español de Oceanografía, teniendo en cuenta la serie histórica, y al igual que ocurre con las destinadas a los intercambios con otros Estados miembros para la obtención de cuotas para flotas de los censos de las flotas de altura, gran altura y buques palangreros mayores y menores de 100 toneladas de arqueo bruto, que operan dentro de los límites geográficos de la Comisión de Pesca del Atlántico, deben cuantificarse de modo previo y separado al reparto que se realice por buques de acuerdo con los criterios de la legislación pesquera.

Las cuotas de los stocks de jurel oeste y de bacaladilla disponen de TAC separados por zonas geográficas incluyendo condiciones especiales para poder usar una parte de ellos en aguas de la otra zona con base en el Reglamento (UE) n.º 2018/120 del Consejo, de 23 de enero de 2018, por el que se establecen, para 2018, las posibilidades de pesca para determinadas poblaciones y grupos de poblaciones de peces, aplicables en aguas de la Unión y, en el caso de los buques pesqueros de la Unión, en determinadas aguas no pertenecientes a la Unión y se modifica el Reglamento (UE) 2017/127 del Consejo. Hasta ahora no existía una regulación sobre la forma en que se debía de aplicar esa condición especial. Esta norma desarrolla la manera en que se debe aplicar el traspaso de cuota de una zona a la otra en aplicación de las citadas condiciones especiales.

Otro tanto ocurre con los stocks de jurel de la zona 8c y de la zona 9a que al compartir áreas contiguas pueden ser pescados en la adyacente, bajo ciertas condiciones, que es necesario regular.

Finalmente, se considera oportuno regular los cierres de pesquerías que se aprueben en aplicación del artículo 35 del Reglamento (CE) n.º 1224/2009 del Consejo, de 20 de noviembre de 2009, por el que se establece un régimen comunitario de control para garantizar el cumplimiento de las normas de la política pesquera común, se modifican los

Reglamentos (CE) n.º 847/96, (CE) n.º 2371/2002, (CE) n.º 811/2004, (CE), n.º 768/2005, (CE) n.º 2115/2005, (CE) n.º 2166/2005, (CE) n.º 388/2006, (CE) n.º 509/2007, (CE) n.º 676/2007, (CE) n.º 1098/2007, (CE) n.º 1300/2008 y (CE) n.º 1342/2008 y se derogan los Reglamentos (CEE) n.º 2847/93, (CE) n.º 1627/94 y (CE) n.º 1966/2006, y el artículo 8.1.c) de la Ley 3/2001, de 26 de marzo. En concreto, resulta oportuno aclarar la responsabilidad del cese en la actividad pesqueras cuando se produce el agotamiento de las cuotas, así como regular la forma de comunicación formal de los cierres, precautorios y definitivos y, en su caso, las reaperturas de las distintas pesquerías. Se trata, por tanto, claramente de una tarea de control para evitar sobrepasamientos, y no de una medida de regulación del esfuerzo pesquero prevista en la propia Ley 3/2001, de pesca marítima del Estado, por lo que se atribuye a la Dirección General de Ordenación Pesquera y Acuicultura en el ejercicio de sus funciones.

En atención al artículo 105 del Reglamento (CE) n.º 1224/2009 del Consejo, de 20 de noviembre de 2009, que contempla las deducciones a aplicar a los Estados miembros en aquellos casos en que se sobrepase la cuota disponible para una determinada especie, conviene incluir en esta norma previsiones para poder trasladar esta disposición europea al plano nacional en caso de repartos individuales de cuotas, sin que ello suponga una sanción con base en la Ley 3/2001, de 26 de marzo. En este sentido, es necesario establecer que la responsabilidad en caso de sobrepasar dicha cuota recaiga sobre los armadores individuales y no sobre el conjunto de la flota, mediante la aplicación, en su caso, de la correspondiente deducción de cuota siguiendo los criterios de la normativa de la Unión Europea vigente.

Sin perjuicio de su forma de reparto, la asignación de cuota a un buque de forma individual, así como el consumo de la misma en caso de reparto por modalidad, implica la imposibilidad de su uso por parte de otro buque. Incluso en el caso de buques que capturen la especie de forma ilegal bien porque no tenían cuota asignada, o bien por sobrepasar la que les correspondía. El Estado, como garante ante la Unión Europea del respeto de las cuotas generales otorgadas de forma anual, debe computar dichas capturas a efectos de consumo de la cuota general, lo que puede derivar en un cierre de pesquería pese a que las cuotas repartidas internamente no se hayan consumido por sus titulares.

Esto, unido a la pluralidad de interesados y al riesgo de originar situaciones de sobrepesca con graves perjuicios para la situación el recurso y posibles reducciones de cuotas para ejercicios futuros, conlleva la necesidad de la inmediata publicación del cierre de la pesquería en cuestión. Por ello, y con base en el artículo 1.2 de la Ley 39/2015, de 1 de octubre, del Procedimiento Administrativo Común de las Administraciones Públicas, que permite establecer vía reglamentaria, peculiaridades en cuanto a las formas de publicación, se establece la obligación de publicar los cierres precautorios de pesquerías, y de sus posibles reaperturas, así como el cierre definitivo en la página web del Ministerio de Agricultura, Pesca y Alimentación.

Por otro lado, la deficiente situación del stock de besugo SBR/678, tal como indican las recomendaciones científicas disponibles, hace necesaria la adopción de medidas adicionales de gestión. En este sentido, el Comité Científico, Técnico y Económico de la Pesca (más conocido como STECF por sus siglas inglesas) ha propuesto varias posibilidades para mejorar la situación de este stock, en el informe de su reciente reunión plenaria número 60. Por ello, procede adoptar determinadas medidas de gestión de su pesca recreativa para apoyar la recuperación de este stock, por lo que, en virtud de lo dispuesto en su disposición final segunda, se modifica el anexo II del Real Decreto 347/2011, de 11 de marzo, por el que se regula la pesca marítima de recreo en aguas exteriores para introducir dicha especie.

Conviene además modificar la Orden AAA/658/2014, de 22 de abril, por la que se regula la pesca con arte de palangre de superficie para la captura de especies altamente migratorias, para modificar ligeramente el reparto del pez espada del Atlántico Norte realizado hace años y que de ninguna manera tuvo en cuenta la realidad que hoy supone la obligación de desembarque. Este stock es capturado de forma esporádica por flotas como el arrastre en pareja, las artes fijas o la almadraba, para los que no se fijó una cantidad en 1999.

El contenido de esta orden se ajusta a los principios contemplados en el artículo 129 de la Ley 39/2015, de 1 de octubre. Por los motivos anteriormente expuestos, se trata de una regulación necesaria para lograr los fines señalados. Asimismo, la norma proyectada cumple

con el principio de proporcionalidad y eficacia, pues articula las medidas que constituyen su objeto mediante los cambios estrictamente necesarios de la normativa actual, unificando, además, en un solo documento normativo obligaciones que hasta ahora existían dispersas en varias normas, con regulaciones similares pero no idénticas, de modo que se simplifique no solo la gestión administrativa sino también la relación de los operadores económicos del sector con la Administración. También contribuye a una mayor seguridad jurídica pues se adecua a la normativa nacional y europea e introduce en las órdenes regulatorias de los caladeros afectados una referencia a esta orden en lo relativo a las transmisiones de posibilidades y a la gestión de las mismas en el caso en que se encuentren repartidas de forma individual, así como a los cierres de pesquería, de modo unitario para diversos caladeros, funcionando como mecanismo de unificación regulatoria. Cumple, asimismo, con el principio de transparencia, ya que se han evacuado los trámites de audiencia e información públicas, y se identifica claramente su propósito. Además, la memoria, accesible a la ciudadanía, ofrece una explicación completa de su contenido. Finalmente, es también adecuada al principio de eficiencia, ya que no introduce nuevas cargas administrativas y no altera el régimen de cargas previsto en la normativa que se modifica, siendo al propio tiempo un conducto idóneo para asegurar el conocimiento previo de los interesados de la normativa a aplicar.

La elaboración de la presente orden se ha sometido a audiencia e información pública conforme a lo dispuesto en la Ley 50/1997, de 27 de noviembre, del Gobierno. Asimismo, se ha sometido a consulta de las entidades representativas de los sectores afectados y también han sido consultados, las comunidades autónomas y el Instituto Español de Oceanografía.

En su virtud, con la aprobación previa de la Ministra de Política Territorial y Función Pública, de acuerdo con el Consejo de Estado, dispongo:

Artículo 1. *Objeto y ámbito de aplicación.*

1. La presente orden establece los procedimientos para la transmisión temporal y definitiva de posibilidades de pesca para las flotas de los caladeros del Cantábrico y Noroeste, en lo que respecta a los recursos pesqueros o stocks regulados en la Orden AAA/2534/2015, de 17 de noviembre, por la que se establece un Plan de gestión para los buques de los censos del Caladero Nacional del Cantábrico y Noroeste; para las flotas del caladero del Golfo de Cádiz, en lo que respecta a los stocks regulados en la Orden AAA/1406/2016, de 18 de agosto, por la que se establece un Plan de gestión para los buques de los censos del Caladero Nacional del Golfo de Cádiz; para las flotas de arrastre de fondo en aguas de Portugal en lo que respecta a los stocks regulados en la Orden AAA/1505/2014, de 31 de julio, por la que regula la pesquería de arrastre de fondo, en aguas de la subzona IX del Consejo Internacional de Exploración del Mar sometidas a la soberanía o jurisdicción de Portugal, así como los mecanismos de optimización de su uso con carácter anual para estas mismas flotas.

El resto de flotas se regirán en lo que se refiere a estos mecanismos por lo establecido en sus normas de gestión.

2. Para las flotas de los caladeros del Cantábrico y Noroeste, en lo que respecta a los recursos pesqueros o stocks regulados en la Orden AAA/2534/2015, de 17 de noviembre y del Golfo de Cádiz en lo que respecta a los stocks regulados en el artículo 3.2 de la Orden AAA/1406/2016, de 18 de agosto, se regula la gestión de las posibilidades de pesca repartidas de manera individual.

3. Para todos los stocks, se establecen procedimientos de gestión para los intercambios con otros Estados miembros, la posibilidad de establecimiento de topes y reservas con ciertas limitaciones, así como disposiciones para el cese de la actividad y cierre por agotamiento de las cuotas.

4. Asimismo, se fijan los principios de gestión de las posibilidades de pesca para determinados stocks ampliamente distribuidos –jurel oeste (JAX/2A-14) y bacaladilla norte (WHB/1X14)– y las normas para el uso de determinadas condiciones especiales en la aplicación de la normativa que regula los TAC y cuotas anuales –jurel oeste (JAX/2A-14), bacaladilla norte (WHB/1X14) y jurel JAX/08C y JAX/09–.

5. Adicionalmente, se establecen medidas de gestión especiales para la pesca recreativa de besugo del stock SBR/678.

Artículo 2. *Transmisiones temporales de posibilidades de pesca para el año en curso.*

1. El presente artículo será aplicable a las flotas y recursos pesqueros o stocks citados en el artículo 1.1.

2. En el supuesto de distribución de posibilidades de pesca de manera individual, incluida su gestión colectiva, los titulares de las mismas podrán transmitir anualmente de manera temporal, parcial o totalmente, sus posibilidades de pesca a otros buques de su mismo o distinto censo por modalidad y caladero, e incluso a los buques de otros caladeros con los que comparta dichos stocks. En el caso de que el receptor no comparta el mismo modelo de reparto individual para dicho stock que el buque cedente, las posibilidades de pesca recibidas serán únicamente para su uso, no pudiendo ser transmitidas temporalmente ni ser ofertadas para un intercambio con otro Estado miembro.

Dicha transmisión temporal se realizará previa comunicación a la Dirección General de Ordenación Pesquera y Acuicultura si se trata de un buque de la misma empresa armadora o previa autorización de dicha dirección general si se trata de un buque de otra empresa distinta, siempre que los buques implicados estén de alta en el Registro General de la Flota Pesquera. Excepcionalmente se permitirá durante dos años desde su baja, independientemente de que sea provisional o definitiva, la transmisión temporal de sus posibilidades a buques que hayan sido aportados a una nueva construcción.

3. No se autorizará a un buque o grupo de buques de gestión conjunta la transmisión temporal de más de un 80 % de posibilidades de cada buque o grupo de buques de un stock, calculado sobre la cantidad de cuota inicial de la que se disponga cada año, durante más de dos años seguidos. De este modo, si concurriera dicha situación, al tercer año y siguientes el buque o grupo de buques solo serían autorizados a transmitir temporalmente el 20 % de su cuota inicial asignada.

No obstante lo anterior, las transmisiones que se lleven a cabo dentro del mismo censo o modalidad que impliquen el intercambio bidireccional de stocks entre dos buques o unidades de gestión tendrán la consideración de mecanismo de reequilibrio en la disponibilidad de cuotas para su mejor utilización, y no serán tenidas en cuenta a la hora de contabilizar el porcentaje señalado.

4. No se autorizarán transmisiones temporales entre el 10 de septiembre y el 1 de octubre, al objeto de determinar adecuadamente las cantidades sobrantes que se destinarán al mecanismo de optimización de uso anual de las cuotas a partir del 1 de octubre previsto en el artículo 5.

5. Las solicitudes de transmisión temporal se dirigirán a la Dirección General de Ordenación Pesquera y Acuicultura del Ministerio de Agricultura, Pesca y Alimentación y podrán presentarse por medios electrónicos en la sede electrónica del Ministerio de Agricultura, Pesca y Alimentación o en cualquiera de los lugares previstos en el artículo 16.4 de la Ley 39/2015, de 1 de octubre, del Procedimiento Administrativo Común de las Administraciones Públicas. No obstante, los sujetos a que se refiere el artículo 14.2 de la Ley 39/2015, de 1 de octubre, deberán presentar su solicitud por medios electrónicos, en la sede electrónica del Ministerio de Agricultura, Pesca y Alimentación.

6. Las solicitudes se realizarán conforme al anexo I de la presente orden y deberán ir acompañadas del acuerdo relativo a la transmisión de los titulares de los buques afectados o sus representantes legales y que deberá reflejar, al menos, los siguientes datos:

a) El nombre y dirección de los titulares de los buques afectados por la transmisión.

b) El nombre y código UE del buque cuyas posibilidades de pesca se transmiten y del buque o buques receptores.

c) Las posibilidades de pesca transmitidas (kg) y los stocks a los que se refiere la solicitud.

7. Para realizar la transmisión será preceptivo un informe, no vinculante, de la comunidad autónoma del puerto base del buque, que solicitará por la Dirección General de Ordenación Pesquera y Acuicultura, de conformidad con lo establecido en el artículo 28 de la Ley 3/2001, de 26 de marzo. Si transcurridas 24 horas desde la solicitud de informe no hubiera respuesta, se entenderá que no existen observaciones y se podrán proseguir las actuaciones.

8. La Dirección General de Ordenación Pesquera y Acuicultura dictará resolución en la que se reconocerá a cada buque o grupo de buques la nueva situación resultante de efectuar la transmisión en el plazo máximo de 7 días desde la fecha en que la solicitud haya tenido entrada en el registro electrónico de la Administración competente para su tramitación publicándolo en la sede electrónica en los términos previstos en los artículos 40 y siguientes de la Ley 39/2015, de 1 de octubre, momento en el que la transmisión temporal será efectiva.

Si en el plazo de siete días no se hubiera publicado la resolución la solicitud podrá entenderse desestimada con arreglo a lo dispuesto en la disposición adicional sexta de la Ley 3/2001, de 26 de marzo

9. Contra la resolución del procedimiento, que no agota la vía administrativa, podrá interponerse recurso de alzada ante la Secretaría General de Pesca, en el plazo máximo de un mes, contado a partir del día siguiente al de su publicación, o en cualquier momento a partir del día siguiente a aquel en que transcurriera el plazo para resolver y notificar, de acuerdo con dispuesto en los artículos 121 y 122 de la Ley 39/2015, de 1 de octubre.

10. Dicha transmisión tendrá carácter temporal y finalizará el 31 de diciembre del año en cuestión, salvo en los casos en que el TAC afecte a un periodo entre dos anualidades distintas, en cuyo caso la finalización coincidirá con el periodo del TAC.

Artículo 3. *Transmisiones definitivas de posibilidades de pesca.*

1. El presente artículo será aplicable a las flotas y recursos pesqueros o stocks citados en el artículo 1.1.

2. En el supuesto de reparto individual de posibilidades, los titulares de las mismas podrán transmitir de manera definitiva, parcial o totalmente, las posibilidades de pesca a otros buques, únicamente dentro de su mismo censo por modalidad y caladero.

3. Para realizar una transmisión definitiva de posibilidades de pesca se deberán cumplir los siguientes requisitos:

a) El buque cuyas posibilidades de pesca se transmiten deberá mantener, al menos, una vez realizada la transmisión, los porcentajes mínimos del total de las posibilidades de pesca del censo, una vez sumados todos los stocks repartidos individualmente, que se indican en el anexo II.

Por debajo de los porcentajes de posibilidades de pesca señalados, el buque correspondiente deberá abandonar la pesquería y se cancelará su autorización para la misma.

b) Excepto para el censo de buques de arrastre en aguas de Portugal, por el número de buques que lo conforman y el número de stocks repartidos que tiene de manera individual, las posibilidades de pesca acumuladas por una empresa o grupos de empresas relacionadas societariamente no podrán superar el 18 % del total de las posibilidades de pesca de la modalidad, incluidos todos los stocks repartidos. Para la determinación del concepto grupos de empresas relacionadas societariamente, se estará a lo dispuesto en el artículo 42.1 del Código de Comercio y demás legislación mercantil aplicable.

c) En el caso de que un buque que, estando de alta y con el diario electrónico a bordo operativo, sufriera un siniestro que le ocasionara el hundimiento o inactividad definitiva, sus posibilidades de pesca podrán transmitirse a otro buque de su mismo censo por modalidad y caladero y que esté de alta y con el diario electrónico a bordo operativo o a cualquier buque que lo substituya mediante un expediente de entrada de capacidad en el Registro General de la Flota Pesquera.

d) Sin perjuicio de lo establecido en los párrafos anteriores, los buques que figuren en la lista de su censo por modalidad y caladero y que estén en situación de baja, provisional o definitiva, en el Registro General de la Flota Pesquera, sólo podrán hacer transmisión definitiva de sus posibilidades de pesca a un nuevo buque cuando, conforme a lo establecido en el Real Decreto 1549/2009, de 9 de octubre, sobre ordenación del sector pesquero y adaptación al Fondo Europeo de la Pesca, están aportados o se aportan en un expediente de entrada de capacidad para ese nuevo buque, que utilizará dichas posibilidades de pesca cuando se dé de alta en el Registro General de la Flota Pesquera. Hasta el alta de la nueva

unidad en el Registro General de la Flota Pesquera, se podrán transmitir temporalmente sus posibilidades de pesca durante dos años consecutivos.

Si transcurridos esos dos años no se ha producido el alta en el Registro General de la Flota Pesquera de la nueva unidad, las posibilidades que se le asignen cada año serán repartidas de manera proporcional entre el resto de buques de su censo, hasta el año en que la nueva unidad esté de alta en el Registro General de la Flota Pesquera e inicie su actividad bajo la modalidad y en el caladero de dicho censo.

Se podrá autorizar, excepcionalmente, la transmisión definitiva de las posibilidades de pesca a otro buque del mismo censo que esté en situación de alta en el Registro General de la Flota Pesquera, en caso de desistimiento por parte del interesado al expediente de entrada de capacidad del nuevo buque y siempre que se cumplan las condiciones señaladas en este artículo, quedando la capacidad en términos de GT y kW para poder ser únicamente aportada en modernizaciones, regularizaciones o como complemento en otras construcciones de acuerdo al Real Decreto 1549/2009, de 9 de octubre, pero no como unidad completa para otro nuevo buque. Por otro lado, el requisito de desistimiento no será exigible en aquellos casos donde el buque de baja definitiva lo está por causa de un siniestro y no ha sido aportado a un expediente de entrada de capacidad en los plazos previstos para ello.

e) En el caso de buques pertenecientes a una misma empresa armadora, las transmisiones de posibilidades de forma definitiva de uno al otro se realizarán previa comunicación a la Secretaría General de Pesca, conforme a lo estipulado en el artículo 28.2 de la Ley 3/2001, de 26 de marzo.

4. Las solicitudes de autorización de transmisión definitiva de posibilidades de pesca se dirigirán a la Dirección General de Pesca Sostenible y podrán presentarse en cualquiera de los lugares previstos en el artículo 16.4 de la Ley 39/2015, de 1 de octubre. No obstante, los sujetos a que se refiere el artículo 14.2 de la Ley 39/2015, de 1 de octubre, deberán presentar su solicitud por medios electrónicos, en la sede electrónica del Ministerio de Agricultura, Pesca y Alimentación.

5. Las solicitudes se cumplimentarán según el modelo del anexo I y deberán ir acompañadas de un acta notarial que contenga el acuerdo de los armadores de los buques afectados, o sus representantes legales, relativo a la transmisión. Dicho acuerdo deberá reflejar, al menos, los siguientes datos:

a) El nombre y dirección de los armadores de los buques afectados por la transmisión.

b) El nombre y código UE del buque cuyas posibilidades de pesca se transmiten y del buque receptor.

c) Las posibilidades de pesca transmitidas y los stocks a los que se refiere la solicitud.

d) En el caso que el armador del buque receptor sea una persona jurídica, declaración jurada por parte del receptor que, una vez recibidas las posibilidades objeto de la transmisión definitiva, no se supera el porcentaje establecido en el apartado 3.b).

e) El consentimiento expreso para la realización de la transferencia por parte del titular del barco.

6. Para realizar la transmisión será preceptivo un informe, no vinculante, de la comunidad autónoma del puerto base del buque, que se solicitará por la Dirección General de Pesca Sostenible, de conformidad con lo establecido en el artículo 28 de la Ley 3/2001, de 26 de marzo. Si transcurridos 15 días desde la solicitud de informe no hubiera respuesta, se entenderá que no existen observaciones y se podrán proseguir las actuaciones.

7. La Dirección General de Pesca Sostenible dictará resolución, en la que se reconocerá a cada buque o grupo de buques la nueva situación resultante de efectuar la transmisión en el plazo máximo de tres meses desde la fecha en que la solicitud haya tenido entrada en el registro electrónico de la Administración competente para su tramitación, y será publicada en la sede electrónica en los términos previstos en los artículos 40 y siguientes de la Ley 39/2015, de 1 de octubre, momento en el que la transmisión será efectiva.

Si en el plazo de tres meses no se hubiera publicado la resolución la solicitud podrá entenderse desestimada con arreglo a lo dispuesto en la disposición adicional sexta de la Ley 3/2001, de 26 de marzo

8. Contra la resolución del procedimiento, que no agota la vía administrativa, podrá interponerse recurso de alzada ante la Secretaría General de Pesca, en el plazo máximo de un mes, contado a partir del día siguiente al de su publicación, o en cualquier momento a partir del día siguiente a aquel en que transcurriera el plazo para resolver y notificar, de acuerdo con dispuesto en los artículos 121 y 122 de la Ley 39/2015, de 1 de octubre.

Artículo 4. *Gestión de posibilidades de pesca repartidas de forma individual.*

1. El presente artículo será aplicable a las flotas y recursos pesqueros o stocks citados en el artículo 1.2 de la presente orden.

2. En el caso de aquellas pesquerías en el que haya un reparto individual de posibilidades de pesca, estas podrán ser gestionadas, bien de manera individual por cada empresa armadora, o bien se podrá solicitar la gestión conjunta de las mismas por parte de las cofradías de pescadores, organizaciones de productores pesqueros y asociaciones de armadores, reconocidas al amparo de la Ley 3/2001, de 26 de marzo.

En la gestión individual se asignará a cada buque la cuota que le corresponda según las claves de reparto. En la gestión conjunta se asignará igualmente a cada buque que la integre la cuota que le correspondan según las claves de reparto y la suma de todas esas cuotas serán las que correspondan a la entidad que represente a esos buques en gestión conjunta.

3. Cuando un buque cambie de asociación, trasladará a dicha asociación las posibilidades de pesca disponibles en el estado en que se encuentren. Este cambio será efectivo con efectos a 1 de enero del año posterior a la solicitud.

4. La gestión conjunta implicará la puesta en común de las posibilidades asignadas a cada uno de los buques participantes para su explotación indistinta por parte de todos ellos, así como el control de las posibilidades de pesca por dicha asociación. En este sentido, las entidades asociativas serán responsables de garantizar que todos los buques incluidos en la unidad de gestión conjunta ajustan su actividad a las posibilidades globales de la misma, por lo que deberán controlar el consumo realizado por cada uno de los buques de la entidad, así como comunicar fehacientemente a los titulares de las licencias de los buques que participan en la gestión conjunta el agotamiento de la cuota global.

5. Las solicitudes para poder realizar gestión conjunta se dirigirán a la Dirección General de Pesca Sostenible, antes del inicio de la campaña de pesca, indicando la lista de buques que participarán en la unidad de gestión conjunta, acompañado del compromiso y acuerdo firmado de cada armador.

Las solicitudes se presentarán electrónicamente en la sede electrónica del Ministerio de Agricultura, Pesca y Alimentación de acuerdo con el artículo 14.2 de la Ley 39/2015, de 1 de octubre. Si en el plazo de seis meses a computar desde la fecha en que la solicitud tuvo entrada en el registro electrónico de la administración competente para su tramitación no se hubiera publicado la resolución, esta podrá entenderse desestimada con arreglo a lo dispuesto en la disposición adicional sexta de la Ley 3/2001, de 26 de marzo.

6. La Dirección General de Pesca Sostenible dictará resolución y la publicará en la sede electrónica en los términos previstos en los artículos 40 y siguientes de la Ley 39/2015, de 1 de octubre. Asimismo, publicará anualmente en el «Boletín Oficial del Estado» las cuotas que correspondan a cada buque o entidad asociativa, en su caso.

Contra la resolución del procedimiento, que no agota la vía administrativa, podrá interponerse recurso de alzada ante la Secretaría General de Pesca, en el plazo máximo de un mes, contado a partir del día siguiente al de su publicación, o en cualquier momento a partir del día siguiente a aquel en que transcurriera el plazo para resolver y notificar, de acuerdo con dispuesto en los artículos 121 y 122 de la Ley 39/2015, de 1 de octubre.

7. Una vez que la pesquería dé comienzo, durante el año en cuestión, no se permitirán nuevas altas de buques que se quieran acoger a la gestión conjunta ni bajas de ningún buque ya acogido, salvo por cambio de armador del buque o siniestro del mismo siempre que se encontrase en situación de saldo positivo de sus posibilidades asignadas teniendo en cuenta la actividad realizada hasta ese momento.

A solicitud de los responsables de la pesca conjunta debidamente motivada, que se presentará ante la Dirección General de Pesca Sostenible, esta podrá resolver dar de baja un buque de la pesca conjunta cuando la asociación acuerde la salida de dicho buque por

incumplimiento del armador de las medidas de gestión de las posibilidades de pesca acordadas en el seno de la entidad.

En tal caso, el buque saliente quedará con las cuotas propias que le hubieran quedado por consumir de haber realizado pesca individual.

Las solicitudes se presentarán electrónicamente en la sede electrónica del Ministerio de Agricultura, Pesca y Alimentación de acuerdo con el artículo 14.2 de la Ley 39/2015, de 1 de octubre. Si en el plazo de un mes a computar desde la fecha en que la solicitud tuvo entrada en el registro electrónico de la administración competente para su tramitación no se hubiera dictado y publicado la resolución, esta podrá entenderse desestimada con arreglo a lo dispuesto en la disposición adicional sexta de la Ley 3/2001, de 26 de marzo.

8. Las entidades que decidan gestionar de forma colectiva sus posibilidades de pesca deberán enviar los diarios en papel cada semana a la Secretaría General de Pesca de aquellos buques que no están obligados a tener diario electrónico y deben presentar su diario en papel en las cofradías 48 horas después del desembarque tal y como establece el artículo 14.6 del Reglamento (CE) n.º 1224/2009 del Consejo de 20 de noviembre de 2009.

Artículo 5. *Mecanismo de optimización anual del uso de cuotas.*

1. El presente artículo será aplicable a las flotas y recursos pesqueros o stocks citados en el primer párrafo del artículo 1.1 de la presente orden.

2. Cada año, al inicio de la campaña de pesca, la Secretaría General de Pesca comunicará mediante resolución publicada en el «Boletín Oficial del Estado» las cuotas disponibles, por modalidad o censo, de las diferentes especies reguladas en el artículo 1.1.

3. Si a fecha 1 de octubre existiera un sobrante de cuota para un *stock* y un censo, modalidad, buque o grupo de buques y dicho sobrante representara una cantidad superior al consumo que ese censo, modalidad, buque o grupo de buques pudiera realizar, la Secretaría General de Pesca podrá fijar mediante resolución, oído el sector, dicho sobrante en una cuota común que opera como mecanismo de optimización anual, así como el origen de dicha cuota común por censo, modalidad, buque o grupo de buques de donde es detraída.

Por cantidad superior al consumo que un censo, modalidad, buque o grupo de buques pudiera realizar, se entenderá cualquier cantidad superior a los desembarques realizados entre los meses de octubre a diciembre para ese censo, modalidad, buque o grupo de buques en cualquiera de los últimos cinco años. No obstante, no se destinará a este mecanismo de optimización anual la flexibilidad interanual del 10 % de cuota cuando España se acoja a dicha posibilidad conforme a la normativa europea.

4. En el supuesto de que existiera dicho sobrante de cuota para cualquier stock, repartido o no, pasará a formar parte del mecanismo de optimización anual.

A partir de la fecha en que la resolución citada en el apartado 3 esté publicada en el «Boletín Oficial del Estado», las cuotas integrantes de ese mecanismo de optimización anual para cada stock, estarán a disposición de todos los censos, modalidades, buques o grupos de buques que, según su censo o modalidad estén autorizados para pescar dicho stock y que, a partir de esa fecha de publicación agoten sus cuotas disponibles para dicho stock, o bien las vayan agotando a partir de esa fecha hasta el consumo total de la cuota común.

5. Con el objeto de determinar con exactitud las cantidades sobrantes que se destinarán al mecanismo de optimización anual, no se autorizarán transmisiones temporales conforme al artículo 2 que hayan tenido entrada en el registro electrónico de la Administración competente para su tramitación entre el 10 de septiembre y el 1 de octubre.

6. La Secretaría General de Pesca, oído el sector, publicará, en su caso, mediante resolución en el «Boletín Oficial del Estado», la cantidad disponible del mecanismo de optimización anual para cada stock, con base en los cálculos antes del 15 de octubre, así como las cantidades sobrantes por censo, modalidad, buque o grupo de buques que constituyen el origen de dicha cuota común.

Por igual medio se resolverá y publicará el agotamiento del mecanismo de optimización anual para el stock, momento a partir del cual deberá cesar la actividad pesquera de quienes se hayan acogido a este mecanismo.

Contra dicha resolución, que no agota la vía administrativa, podrá interponerse recurso de alzada ante el Ministro de Agricultura, Pesca y Alimentación, en el plazo máximo de un

mes, contado a partir del día siguiente al de su publicación, de acuerdo con dispuesto en los artículos 121 y 122 de la Ley 39/2015, de 1 de octubre.

7. No obstante lo anterior, los buques o grupos de buques que hayan transmitido temporalmente hasta el 10 de septiembre más del 50 % de sus posibilidades de pesca iniciales asignadas de un stock para el año en curso, y los buques o grupos de buques que transmitan temporalmente posibilidades de pesca de un stock después del 1 de octubre, no podrán acogerse al uso del mecanismo de optimización anual para dicho stock, al entenderse que la cuota disponible que tienen, incluso transmitiendo parte, es suficiente para ejercer su actividad hasta final de año.

8. En el caso de flotas y recursos pesqueros o stocks a los que sea aplicable este artículo y para los que el periodo de explotación del TAC tenga otras fechas distintas del año natural, los plazos y fechas fijadas en los apartados 3, 4, 5, 6 y 7 serán adaptados de manera proporcional a la fecha de finalización de la explotación de dicho TAC.

9. Si al final del periodo de gestión no se hubiera agotado el total de la cuota común que ha formado parte del mecanismo de optimización anual, se podrá emplear total o parcialmente para alguna de las siguientes finalidades:

a) La realización de intercambios de posibilidades de pesca con otros Estados para ese mismo ejercicio o el siguiente.

b) La redistribución entre aquellos censos, modalidades, buques o grupos de buques que contribuyeron a su creación, de manera proporcional a la misma, a los efectos del cierre del ejercicio de gestión anual de estas cuotas.

10. Una vez realizada la redistribución prevista en el apartado 9.b) y siempre que se cumplan los requisitos previstos por la normativa reguladora para ello, el mecanismo de flexibilidad interanual, que permite trasladar al ejercicio siguiente hasta un 10 % de las cuotas asignadas no utilizadas, se aplicará de oficio y de forma individualizada por buque o grupo de buques.

Artículo 6. *Topes máximos de captura.*

1. Para evitar el efecto estrangulamiento derivado de la obligación de desembarque, en especial en el caso de las cuotas no repartidas de forma individual, por el que la captura accidental de ciertas especies puede generar el agotamiento de la cuota para la misma impidiendo pescar la especie objetivo, la Secretaría General de Pesca podrá establecer, mediante resolución publicada en el «Boletín Oficial del Estado» y oído el sector, topes máximos de captura para los diferentes stocks de las especies sometidas a TAC y cuotas que puedan convertirse en especies de efecto estrangulamiento, con el objetivo de racionalizar su consumo a lo largo del año.

2. Los topes máximos de captura previstos en el apartado anterior podrán establecerse, bien de manera global, bien por censo, modalidad o buque, dependiendo de si la cuota del stock correspondiente ha sido previamente objeto de reparto en esos términos.

3. Contra dicha resolución, que no agota la vía administrativa, podrá interponerse recurso de alzada ante el Ministro de Agricultura, Pesca y Alimentación, en el plazo máximo de un mes, contado a partir del día siguiente al de su publicación, de acuerdo con dispuesto en los artículos 121 y 122 de la Ley 39/2015, de 1 de octubre.

Artículo 7. *Reservas de posibilidades de pesca.*

1. Dependiendo de la variación interanual de los diferentes TAC, la Secretaría General de Pesca podrá, anualmente y mediante resolución publicada en el «Boletín Oficial del Estado», establecer una reserva inicial, de un 2% como máximo, de aquellos stocks, o la parte de estos, que no estén repartidos de forma individual.

2. La reserva estará justificada por razones de interés general de eficacia de la pesquería, al objeto de compensar las posibles sobrepescas que durante el año en curso puedan producirse por los buques y evitar que estas actúen en detrimento de las posibilidades de pesca disponibles para los buques restantes en aplicación del artículo 10 de la presente orden, o bien para hacer frente a posibles efectos imprevistos de estrangulamiento en caso de reducciones de cuota en especies sensibles de importante impacto socioeconómico y comercial.

3. Dichas reservas no podrán acumularse a las previamente existentes en la normativa vigente.

4. Las cantidades resultantes de la reserva inicial podrán ser incorporadas a la cuota común a partir del último trimestre en caso de no haber sido empleadas o no se prevea su utilización necesaria antes de final del año en cuestión por parte de la flota o flotas a las que esté asignada.

5. Contra resolución del apartado 1, que no agota la vía administrativa, podrá interponerse recurso de alzada ante el Ministro de Agricultura, pesca y Alimentación, en el plazo máximo de un mes, contado a partir del día siguiente al de su publicación, o en cualquier momento a partir del día siguiente a aquel en que transcurriera el plazo para resolver y notificar, de acuerdo con dispuesto en los artículos 121 y 122 de la Ley 39/2015, de 1 de octubre.

Artículo 8. *Intercambios de cuotas con otros Estados miembros.*

1. La Secretaría General de Pesca podrá intercambiar con otros Estados miembros, de oficio o a solicitud de los interesados, las cuotas asignadas al Reino de España, tanto las no repartidas como las repartidas por censo, modalidad, buque o grupo de buques, independientemente de su forma de gestión, previa notificación a la Comisión Europea de acuerdo con el artículo 16.8 del Reglamento (UE) n.º 1380/2013 del Parlamento Europeo y del Consejo, de 11 de diciembre de 2013, sobre la política pesquera común.

2. La Secretaría General de Pesca podrá disponer hasta el 28 de febrero de cada año de hasta un 7 % de todas las cuotas repartidas para poder realizar intercambios con otros Estados miembros, siempre que los mismos tengan por objetivo aumentar las cuotas de stocks de especies accesorias cuyo agotamiento vaya a provocar un cierre de pesquería por falta de cuota.

Este 7 % no podrá ser utilizado para la obtención de cuotas que incrementen las cuotas de especies objetivo de las distintas pesquerías.

3. Las cantidades no utilizadas de ese 7 % revertirán a los distintos censos, modalidades, buques o grupo de buques conforme al reparto realizado en función de las cuotas de cada uno.

4. Los intercambios se sujetarán a las siguientes normas:

a) Si se utilizan stocks no repartidos en España para conseguir de otros Estados miembros stocks que están repartidos en España y los intercambios se realizan de oficio por la Secretaría General de Pesca se atenderá a las siguientes reglas.

Estos intercambios tendrán por objetivo obtener una mayor cuota de stocks con interés comercial o paliar el efecto estrangulamiento de determinados stocks.

La Secretaría General de Pesca, oído el sector, asignará mediante resolución publicada en la sede electrónica en los términos previstos en los artículos 40 y siguientes de la Ley 39/2015, de 1 de octubre, las cantidades obtenidas atendiendo a los siguientes criterios:

1.º El 40 % en virtud de la distribución inicial.

2.º El 60 % restante se distribuirá atendiendo a las siguientes prioridades:

En primer lugar, servirá para incrementar las cuotas de aquellas flotas con mayores necesidades y que, por la entrada en vigor de la obligación de desembarque y el conocido como efecto de estrangulamiento, puedan ver paralizada su actividad y quedarse sin consumir las cuotas de sus especies objetivo. La distribución se llevará a cabo en función de la mayor dependencia de esa especie en valor económico en los últimos tres años.

En segundo lugar, dentro de las anteriores, se dará preferencia a aquellas flotas o modalidades que hayan realizado un esfuerzo de reducción para adaptar su capacidad de pesca a las posibilidades de pesca disponibles o un incremento de selectividad de las artes y métodos de pesca. Para ello, se tendrá en cuenta la mejora en la reducción del porcentaje de capturas por debajo de talla que realiza cada arte de pesca y en el porcentaje general de capturas no deseadas con respecto al resto de especies de cada arte de pesca. Este criterio se tendrá en cuenta si se ha producido una mejora anual cuantificada en al menos un 20 % de reducción en uno de los parámetros indicados, con base en los datos estimados por los institutos científicos.

b) Si se utilizan stocks repartidos en España para conseguir de otros Estados miembros stocks que también están repartidos en España y los intercambios se realizan de oficio por la Secretaría General de Pesca se atenderá a las siguientes reglas.

La Secretaría General de Pesca ofrecerá al sector afectado la posibilidad del intercambio y asignará mediante resolución publicada en la sede electrónica en los términos previstos en los artículos 40 y siguientes de la Ley 39/2015, de 1 de octubre, las cantidades obtenidas atendiendo a los siguientes criterios, conforme a las respuestas que los interesados den en el plazo de 3 días.

Las respuestas se dirigirán a la Dirección General de Pesca Sostenible del Ministerio de Agricultura, Pesca y Alimentación y podrán presentarse por medios electrónicos en la sede electrónica del Ministerio de Agricultura, Pesca y Alimentación o en cualquiera de los lugares previstos en el artículo 16.4 de la Ley 39/2015, de 1 de octubre. No obstante, los sujetos a que se refiere el artículo 14.2 de la Ley 39/2015, de 1 de octubre, deberán presentar su solicitud por medios electrónicos, en la sede electrónica del Ministerio de Agricultura, Pesca y Alimentación.

1.º Si las cuotas obtenidas se encuentran repartidas individualmente por buque en España, revertirán de forma proporcional en aquellos buques que hayan participado en el intercambio con la aportación de sus cuotas.

Si las cantidades obtenidas por este medio se van a transmitir temporalmente, tanto en la solicitud de intercambio aportando cuota como con posterioridad al solicitar la transmisión, el armador comunicará a la Secretaría General de Pesca, de acuerdo con lo dispuesto en el artículo 28 de la Ley 3/2001, de 26 de marzo, su intención de transmitir temporalmente dichas cantidades con indicación del posible receptor.

La autorización de transmisión quedara condicionada al acuerdo con el Estado miembro del que se trate y a la comunicación previa a la Comisión, previstos en el artículo 16.8 del Reglamento (UE) n.º 1380/2013 del Parlamento Europeo y del Consejo, de 11 de diciembre de 2013.

En la resolución se indicarán las cantidades intercambiadas de cada stock con el resultado para cada buque.

2.º En el caso de que las cuotas obtenidas de otros Estados miembros mediante estos intercambios estén asignadas a caladeros, censos o modalidades, pero no se encuentren repartidas individualmente por buque en España, las cantidades obtenidas se añadirán a la cuota global general.

Una vez que los caladeros, censos o modalidades consuman completamente su cuota asignada, las cantidades obtenidas se podrán utilizar por estas flotas para evitar el efecto de estrangulamiento por la obligación de desembarque de especies accesorias.

c) Si se utilizan stocks no repartidos en España para conseguir de otros Estados miembros stocks que tampoco se encuentren repartidos en España, los intercambios se realizan de oficio por la Secretaría General de Pesca, acreciendo la cuota no repartida de la especie obtenida.

d) Cuando España reciba una oferta de otro Estado miembro para un intercambio que suponga aportar cuotas repartidas en España, la Secretaría General de Pesca ofertará las cantidades que se vayan a obtener a cambio a las asociaciones de los buques o buques individuales que las tienen repartidas, con el fin de que estas indiquen en el plazo de tres días los buques pertenecientes a las mismas que están interesados en participar en dicho intercambio.

Cada buque podrá solicitar, como máximo, la cantidad que se esté ofreciendo en cada momento por el Estado miembro en cuestión, debiendo ser compensadas con la correspondiente cuota española. Cuando la oferta de todos los buques no complete la cantidad necesaria para cubrir la cantidad del intercambio, se comunicará al otro Estado miembro la cantidad global ofertada para cerrar el intercambio en esas condiciones.

Las solicitudes se dirigirán a la Dirección General de Pesca Sostenible del Ministerio de Agricultura, Pesca y Alimentación y podrán presentarse por medios electrónicos en la sede electrónica del Ministerio de Agricultura, Pesca y Alimentación o en cualquiera de los lugares previstos en el artículo 16.4 de la Ley 39/2015, de 1 de octubre. No obstante, los sujetos a que se refiere el artículo 14.2 de la Ley 39/2015, de 1 de octubre, deberán presentar su

solicitud por medios electrónicos, en la sede electrónica del Ministerio de Agricultura, Pesca y Alimentación.

Las cuotas se detraerán según la oferta realizada y, una vez oído el sector, se asignarán a su vez, mediante resolución, las cuotas recibidas de manera proporcional a lo aportado por cada buque.

e) Si se inicia el intercambio a solicitud de los interesados se atenderá a las siguientes reglas.

Las solicitudes se dirigirán a la Dirección General de Pesca Sostenible del Ministerio de Agricultura, Pesca y Alimentación y podrán presentarse por medios electrónicos en la sede electrónica del Ministerio de Agricultura, Pesca y Alimentación o en cualquiera de los lugares previstos en el artículo 16.4 de la Ley 39/2015, de 1 de octubre. No obstante, los sujetos a que se refiere el artículo 14.2 de la Ley 39/2015, de 1 de octubre, deberán presentar su solicitud por medios electrónicos, en la sede electrónica del Ministerio de Agricultura, Pesca y Alimentación.

En la solicitud se deberá indicar la propuesta de intercambio de cuotas recibida para determinados stocks, procedentes de buques o entidades asociativas de otros Estados miembros.

La Secretaría General de Pesca valorará la pertinencia de esta transmisión, con base en el interés general.

Si la Secretaría General de Pesca considera aceptable el intercambio en términos globales, dará traslado de dicha propuesta de intercambio de cuotas al resto del sector pesquero con el fin de que, en el plazo de 3 días, comuniquen la disposición de igualar la oferta, en cuyo caso, procederá a autorizarlo siguiendo el procedimiento de cualquier intercambio.

El plazo máximo para resolver y notificar la autorización o denegación será de quince días hábiles desde la fecha en que la solicitud haya tenido entrada en el registro electrónico de la Administración competente para su tramitación. Transcurrido dicho plazo sin que se hubiera notificado la resolución, se podrá entender desestimada la solicitud por silencio administrativo, sin perjuicio de la obligación de dictar resolución expresa, de acuerdo con la disposición adicional sexta de la Ley 3/2001, de 26 de marzo.

5. Contra la resolución de estos procedimientos, que no agotan la vía administrativa, se podrá interponer recurso de alzada ante el Ministro de Agricultura, Pesca y Alimentación, en el plazo máximo de un mes, contado a partir del día siguiente al de su notificación, o en cualquier momento a partir del día siguiente a aquel en que transcurriera el plazo para resolver y notificar, de acuerdo con dispuesto en los artículos 121 y 122 de la Ley 39/2015, de 1 de octubre.

Artículo 9. *Actividad de los buques de pesca al alcanzar el consumo de la totalidad de sus cuotas asignadas.*

1. En el caso de especies sujetas a TAC y cuotas de los caladeros del artículo 1.1, la cuota disponible en cada momento será la que figure en la aplicación de gestión de cuotas de la Secretaría General de Pesca, a la que tendrán acceso los interesados a efectos de su conocimiento.

Dicha cantidad resultará de aplicar al reparto inicial las distintas modificaciones derivadas de las transmisiones de posibilidades, de los intercambios entre Estados miembros, del mecanismo de optimización, de la aplicación de reservas y de las flexibilidades interanuales, así como de cualquier otro mecanismo previsto en la presente orden.

Únicamente serán objeto de comunicación o notificación aquellas modificaciones en las que la normativa específica así lo prevea de modo expreso. El resto de modificaciones se introducirán directamente por la Secretaría General de Pesca en la aplicación de gestión de cuotas sin que sea necesaria notificación alguna al interesado.

2. Con carácter general, todos los buques en gestión individual, o grupos de buques si están en gestión conjunta, que presenten un consumo superior a su cuota adaptada, según los datos recogidos en la Web Gestcuotas, tendrán un plazo de dos meses desde el momento en que se produjo ese exceso para regularizar el mismo mediante la obtención de

nuevas posibilidades de pesca para ese stock. Si pasado el plazo indicado no se ha regularizado la situación, se procederá a la retirada de la autorización de pesca para ese año mientras no se proceda a dicha regularización, siempre que el rebasamiento en el consumo haya sido superior al 10 % de la cuota adaptada. Asimismo, para que un buque o grupo de buques puedan beneficiarse del mecanismo de optimización anual del uso de cuotas del artículo 5, a fecha de 10 de septiembre no podrá presentar un rebasamiento en el consumo superior al 10 % de su cuota adaptada de los stocks en los que se aplique este mecanismo.

No obstante lo indicado en el párrafo anterior, cuando los excesos de consumo se produzcan durante el mes de diciembre de cada año, de modo que el buque o grupo de buques finalicen la campaña con rebasamiento en el consumo, tendrán un plazo para regularizarse de un mes adicional, hasta el 31 de enero del año siguiente, al efecto de determinar lo antes posible las cuotas adaptadas finales de cada barco y grupo y poder así fijar los repartos de la campaña siguiente.

En todo caso, en las pesquerías en que se reparta por censo, caladero o modalidad o no exista reparto, todos los buques deberán cesar la actividad cuando se agote la cuota global para ese stock. A partir de ese momento, está prohibido capturar, retener a bordo, transbordar o desembarcar la especie del stock para la que se haya consumido la totalidad de sus cuotas.

La responsabilidad del cumplimiento de estas prohibiciones recae de forma solidaria en el patrón, el titular de la licencia y, en su caso, la entidad de gestión conjunta en el supuesto de que haya incumplido con las obligaciones de informar contenidas en el artículo 4.4, conforme a lo dispuesto en el artículo 91.1 de la Ley 3/2001, de 26 de marzo.

3. Sin perjuicio de la posibilidad de exigir responsabilidad conforme a lo dispuesto en el artículo 15 de la presente orden, en las pesquerías en las que las posibilidades de pesca se repartan de forma individual, la superación de las cuotas asignadas conllevará la deducción de dicho exceso de las cuotas que se asignen en el ejercicio siguiente, de acuerdo a los coeficientes multiplicadores previstos en el artículo 105 del Reglamento (CE) n.º 1224/2009, del Consejo, de 20 de noviembre de 2009.

En caso de gestión conjunta, la deducción se aplicará de forma proporcional a cada buque que participe en la unidad de gestión, teniendo en cuenta las posibilidades de pesca asignadas a cada uno. Conforme al artículo 29.1 de la Ley 3/2001, de 26 de marzo, las cuotas deducidas se asignarán para el ejercicio siguiente de forma preferente a aquellos buques o entidades de gestión conjunta que, disponiendo de cuotas asignadas sin explotar, tuvieron que abandonar la pesquería por el cierre de la misma, de forma proporcional a las cuotas pendientes de explotar.

Artículo 10. *Cierre de pesquerías.*

1. La Dirección General de Ordenación Pesquera y Acuicultura podrá declarar el cierre precautorio de una pesquería cuando se alcance el 90 % de consumo global del stock y/o modalidad en cuestión, en los casos que se considere necesario según la información disponible y la evolución de consumo, incluso aunque determinados buques todavía dispongan de cuota individual en las pesquerías con reparto individual.

La Dirección General de Ordenación Pesquera y Acuicultura publicará el cierre precautorio de la pesquería correspondiente, así como su posible reapertura, en la página web del Ministerio de Agricultura, Pesca y Alimentación.

2. El cierre definitivo de la pesquería se realizará cuando se constate que efectivamente se ha consumido la totalidad de cuota existente para la pesquería en cuestión, mediante resolución de la Dirección General de Ordenación Pesquera y Acuicultura, que lo notificará a la Comisión y lo publicará en la página web del Ministerio de Agricultura, Pesca y Alimentación, lo que impedirá a los buques capturar, retener a bordo, transbordar o desembarcar la especie del stock para la que se haya cerrado la pesquería a partir de dicha fecha.

3. En el caso de que se sobrepase la cuota asignada al Reino de España para una determinada especie, las deducciones de cuota a realizar por la Comisión Europea para el o para los ejercicios posteriores, en aplicación del artículo 105 del Reglamento (CE) n.º 1224/2009 del Consejo, de 20 de noviembre de 2009, se imputarán de modo íntegro y de manera proporcional a los patrones, titulares de la licencia o entidades de gestión conjunta

que hubieran causado dicho resultado, sin perjuicio de las sanciones que, en su caso, procedan.

4. Contra las resoluciones de los apartados 1 y 2, que no agotan la vía administrativa, podrá interponerse recurso de alzada ante la Secretaría General de Pesca, en el plazo máximo de un mes, contado a partir del día siguiente al de su publicación, o en cualquier momento a partir del día siguiente a aquel en que transcurriera el plazo para resolver y notificar, de acuerdo con dispuesto en los artículos 121 y 122 de la Ley 39/2015, de 1 de octubre.

5. No obstante, si en el marco de la interposición de un recurso contra las resoluciones de los apartados 1 y 2, se solicitase la suspensión de la ejecución del acto en cuestión, el silencio administrativo tendrá siempre carácter negativo de acuerdo con lo dispuesto en la disposición adicional sexta de la Ley 3/2001, de 26 de marzo.

Artículo 11. *Principios de gestión del stock de bacaladilla norte (WHB/1X14).*

La gestión del stock de bacaladilla WHB/1X14, se orientará a cubrir las prioridades que se describen a continuación con el siguiente orden de preferencia:

1. Las necesidades presentes y futuras para atender la obligación de desembarque y evitar el efecto estrangulamiento. Del stock de bacaladilla WHB/1X14 se asignará a los censos de las flotas de altura, gran altura y buques palangreros mayores y menores de 100 toneladas de registro bruto, que operan dentro de los límites geográficos de la Comisión de Pesca del Atlántico Nordeste, una cantidad estimada en función de las cantidades capturadas y descartadas en el periodo del año 2013 a 2018. Esta cantidad deberá ir reduciéndose en el futuro mediante una mejora de la selectividad. Asimismo, se podrá asignar un porcentaje de hasta el 1 % para otras flotas, en aplicación, en su caso, de la flexibilidad interespecies.

2. El uso de las condiciones especiales entre zonas reconocidas en la normativa europea. El uso de la condición especial del stock de Bacaladilla WHB/1X14, en la zona 8c y 9, sólo se llevará a cabo cuando la cuota inicial del Reino de España del stock WHB/8C3411 sea inferior a 27.000 toneladas, cifra de consumo nunca alcanzada por España para este stock en los últimos diez años, y se utilizará la cantidad correspondiente para alcanzar esta cifra de cuota disponible para las flotas del caladero nacional, previa notificación a la Comisión.

3. El desarrollo de nuevas pesquerías. Una vez realizadas las anteriores asignaciones, si hubiese todavía una cantidad de cuota disponible del stock WHB/1X14, la Dirección General de Pesca Sostenible dará quince días hábiles al sector para que dirija una solicitud a la mencionada Dirección General para realizar pesca dirigida del mismo durante el año en curso, acompañándola de un plan de pesca con la cantidad de cuota necesaria y los periodos de captura. La Secretaria General de Pesca dictará resolución en función de la historicidad y la viabilidad de los planes de pesca presentados.

Transcurridos quince días hábiles desde la finalización del plazo para presentar la solicitud sin que se hubiera notificado la resolución, se podrá entender desestimada la solicitud por silencio administrativo, sin perjuicio de la obligación de dictar resolución expresa, de acuerdo con la disposición adicional sexta de la Ley 3/2001, de 26 de marzo.

Contra la resolución del procedimiento, que no agota la vía administrativa, podrá interponerse recurso de alzada ante el Ministro de Agricultura, Pesca y Alimentación, en el plazo máximo de un mes, contado a partir del día siguiente al de su notificación, o en cualquier momento a partir del día siguiente a aquel en que transcurriera el plazo para resolver y notificar, de acuerdo con dispuesto en los artículos 121 y 122 de la Ley 39/2015, de 1 de octubre.

4. Los intercambios con otros Estados miembros. Si aún hubiera cuota sobrante del stock WHB/1X14, se utilizará para intercambios con otros Estados miembros para la obtención de cuotas de interés para España.

Artículo 12. *Principios de gestión del stock de jurel oeste (JAX/2A-14).*

La gestión del stock de jurel oeste (JAX/2A-14) se orientará a cubrir las prioridades que se describen a continuación con el siguiente orden de preferencia:

1. La asignación histórica de este stock para su utilización en la zona 8b. Se asignará a las flotas de cerco del Cantábrico Noroeste una cantidad de este stock que garantice una cantidad de cuota equivalente a la asignación histórica a esta flota y al consumo realizado.

2. Las necesidades presentes y futuras para evitar el efecto estrangulamiento derivado de la obligación de desembarque de los censos de las flotas de altura, gran altura y buques palangreros mayores y menores de 100 toneladas de registro bruto, que operan dentro de los límites geográficos de la Comisión de Pesca del Atlántico Nordeste.

A tal fin, se les asignará una cantidad estimada en función de las cantidades capturadas y descartadas en el periodo del año 2013 a 2018.

Esta cantidad, que deberá ir reduciéndose en el futuro mediante una mejora de la selectividad, podrá corresponder también a capturas accesorias de ochavo, eglefino, merlán y caballa, hasta un máximo del 5 % de la cuota total española como establece el Reglamento comunitario de TAC y cuotas.

3. El uso de las condiciones especiales previstas en la normativa europea y posibles nuevas pesquerías.

a) El uso de la condición especial de la cuota de JAX/2A-14 en la zona 8c de la que dispone España, junto con posibles usos de esta misma cuota en otras zonas de su distribución, se destinará conforme a las solicitudes realizadas por el sector, en respuesta a la consulta que la Secretaría General de Pesca le remita en el primer semestre del año en curso, para establecer una previsión real de las cuantías necesarias. Dichas solicitudes serán evaluadas teniendo en cuenta los siguientes criterios: las necesidades reflejadas por los consumos ya realizados en ese año en la zona 8c, las asignaciones históricas previas y el consumo realizado en la media histórica de los años 2013 a 2018, incluidas las posibles necesidades por la obligación de desembarque.

b) La cantidad asignada a la flota de cerco del Cantábrico y Noroeste en virtud del apartado 1 podrá también disfrutarse en la zona 8c en virtud de la condición especial asignada a España, lo que se solicitará igualmente, en la consulta mencionada en la letra a), para establecer las correspondientes asignaciones.

c) En caso de que las solicitudes superen la cuantía de la condición especial disponible para España se podrán realizar ponderaciones con base en los criterios señalados en la letra a) para ajustar las solicitudes a las cantidades disponibles.

En los casos anteriores, las solicitudes se dirigirán a la Dirección General de Pesca Sostenible y podrán presentarse por medios electrónicos en la sede electrónica del Ministerio de Agricultura, Pesca y Alimentación o en cualquiera de los lugares previstos en el artículo 16.4 de la Ley 39/2015, de 1 de octubre. No obstante, los sujetos a que se refiere el artículo 14.2 de la Ley 39/2015, de 1 de octubre, deberán presentar su solicitud por medios electrónicos, en la sede electrónica del Ministerio de Agricultura, Pesca y Alimentación.

La Secretaría General de Pesca dictará resolución en un plazo de 15 días hábiles desde la fecha en que la solicitud haya tenido entrada en el registro electrónico de la Administración competente para su tramitación y en ella establecerá las cantidades asignadas a cada buque. Estas cantidades también estarán sometidas al mecanismo de optimización anual del uso de las posibilidades de pesca previsto en el artículo 5.

Transcurrido dicho plazo sin que se hubiera notificado la resolución, se podrá entender desestimada la solicitud por silencio administrativo, sin perjuicio de la obligación de dictar resolución expresa, de acuerdo con la disposición adicional sexta de la Ley 3/2001, de 26 de marzo.

Contra la resolución del procedimiento, que no agota la vía administrativa, podrá interponerse recurso de alzada ante el Ministro de Agricultura, Pesca y Alimentación, en el plazo máximo de un mes, contado a partir del día siguiente al de su notificación, o en cualquier momento a partir del día siguiente a aquel en que transcurriera el plazo para resolver y notificar, de acuerdo con dispuesto en los artículos 121 y 122 de la Ley 39/2015, de 1 de octubre.

4. Los intercambios con otros Estados miembros. Si aún hubiera cuota sobrante tras todas las asignaciones anteriores, se utilizará para intercambios con otros Estados miembros para la obtención de cuotas de interés para España.

Artículo 13. *Uso de las condiciones especiales entre los stocks de jurel JAX/08C y JAX/09.*

1. Los stocks de jurel de la zona 8c y la zona 9a disponen de una condición especial en la normativa europea por la que se puede pescar cierto porcentaje, establecido en el Reglamento de TAC y cuotas anual, de cada uno en la zona del otro.

2. El empleo de esta condición podrá ser solicitado mediante solicitud dirigida a la Dirección General de Ordenación Pesquera y Acuicultura, dentro del porcentaje reconocido al Reino de España en el Reglamento de TAC y cuotas anual, por aquellos armadores o entidades de gestión colectiva que dispongan de posibilidades de pesca en una de las dos o en ambas zonas para cubrir sus necesidades de captura en la zona contigua.

3. Para solicitar el uso de la condición especial se cumplimentará el anexo I de la presente orden, siendo coincidentes en este caso los datos del buque cedente y receptor, y señalando la cantidad que se pasa de un stock a otro, siguiendo el procedimiento establecido en el artículo 2.

Las solicitudes podrán presentarse por medios electrónicos en la sede electrónica del Ministerio de Agricultura, Pesca y Alimentación o en cualquiera de los lugares previstos en el artículo 16.4 de la Ley 39/2015, de 1 de octubre. No obstante, los sujetos a que se refiere el artículo 14.2 de la Ley 39/2015, de 1 de octubre, deberán presentar su solicitud por medios electrónicos, en la sede electrónica del Ministerio de Agricultura, Pesca y Alimentación.

La Dirección General de Ordenación Pesquera y Acuicultura dictará resolución en un plazo de quince días hábiles desde la fecha en que la solicitud haya tenido entrada en el registro electrónico de la Administración competente para su tramitación. Transcurrido dicho plazo sin que se hubiera notificado la resolución, se podrá entender desestimada la solicitud por silencio administrativo, sin perjuicio de la obligación de dictar resolución expresa, de acuerdo con la disposición adicional sexta de la Ley 3/2001, de 26 de marzo.

Contra la resolución del procedimiento, que no agota la vía administrativa, podrá interponerse recurso de alzada ante la Secretaría General de Pesca, en el plazo máximo de un mes, contado a partir del día siguiente al de su notificación, o en cualquier momento a partir del día siguiente a aquel en que transcurriera el plazo para resolver y notificar, de acuerdo con dispuesto en los artículos 121 y 122 de la Ley 39/2015, de 1 de octubre.

4. Una vez reconocida la condición especial, la cantidad correspondiente pasa a integrarse en la cuota disponible del buque o buques en gestión colectiva para el stock correspondiente. Por tanto, podrá estar sujeta a transmisiones temporales entre buques siguiendo el procedimiento establecido en el artículo 2 y también estará sometida al mecanismo de optimización anual de cuotas del artículo 5.

Artículo 14. *Medidas de gestión para la pesca recreativa de besugo.*

1. Para la zona definida en el artículo 2.a) del Real Decreto 347/2011, de 11 de marzo, por el que se regula la pesca marítima de recreo en aguas exteriores, y conforme al artículo 5 del mismo, se establece una limitación de capturas para el besugo de una pieza al año por licencia.

2. Conforme al artículo 36 de la Ley 3/2001, de 26 de marzo, se establece una talla mínima de 40 centímetros para la captura de besugo en la zona señalada en el punto anterior para la pesca marítima de recreo.

Artículo 15. *Régimen de infracciones y sanciones.*

El incumplimiento de lo dispuesto en la presente orden se sancionará de acuerdo con lo previsto en el título V de la Ley 3/2001, de 26 de marzo.

Disposición adicional única. *Paradas temporales.*

Para la conservación y la explotación dentro del objetivo del rendimiento máximo sostenible de los recursos mencionados en el párrafo primero del artículo 1.1, se podrán intensificar las medidas considerando periodos de parada temporal, de carácter voluntario, para facilitar la recuperación y mejora de dichos recursos. Dichas paradas temporales podrán, en su caso, ser objeto de financiación con cargo al Fondo Europeo Marítimo y de Pesca.

Disposición derogatoria única. *Derogación normativa.*

Uno. Quedan derogados totalmente los siguientes elementos de la Orden AAA/2534/2015, de 17 de noviembre, por la que se establece un Plan de gestión para los buques de los censos del Caladero Nacional del Cantábrico y Noroeste:

– Las letras d) y e) del apartado 6 del artículo 2.

Dos. Quedan derogados los siguientes elementos de la Orden AAA/1505/2014, de 31 de julio, por la que regula la pesquería de arrastre de fondo, en aguas de la subzona IX del Consejo Internacional de Exploración del Mar sometidas a la soberanía o jurisdicción de Portugal:

– El artículo 5.

Tres. Quedan derogados totalmente los siguientes elementos de la Orden AAA/1406/2016, de 18 de agosto, por la que se establece un Plan de gestión para los buques de los censos del Caladero Nacional del Golfo de Cádiz:

– Los apartados 3 y 4 del artículo 4.

Cuatro. Quedan derogados totalmente los siguientes elementos de la Orden APM/920/2017, de 22 de septiembre, por la que se establece un Plan de gestión para los buques de los censos de las flotas de altura, gran altura y buques palangreros mayores y menores de 100 toneladas de registro bruto, que operan dentro de los límites geográficos de la Comisión de Pesca del Atlántico Nordeste*:*

– El apartado 5.4 del punto 5 del anexo I.

[. . .]

Disposición final séptima. *Título competencial.*

Esta orden se dicta al amparo del artículo 149.1.19.ª de la Constitución, que atribuye al Estado la competencia exclusiva en materia de pesca marítima.

Disposición final octava. *Entrada en vigor.*

La presente orden entrará en vigor el día siguiente al de su publicación en el «Boletín Oficial del Estado».

ANEXO I

Transmisión de posibilidades de pesca

Tipo de transmisión: Temporal ☐ Definitiva ☐ Condición especial ☐

Buque cedente

Nombre:
Código UE:
Armador:
Dirección del armador:
Stock a transmitir y cuota disponible del mismo:
Cantidad de cuota (en kilogramos o porcentaje) que se transfiere:

Buque receptor

Nombre:
Código UE:
Armador:
Dirección del armador:

*Stock al que se transfiere la cuota:

* Sólo en el caso de condición especial.

Firma del armador del buque cedente

Firma del armador del buque receptor

ANEXO II

Porcentajes mínimos por buque del total de posibilidades de pesca del Censo

(Sumados todos los stocks repartidos individualmente)

Censo	Porcentaje mínimo por buque
Arrastre de fondo en Cantábrico y Noroeste.	4
Palangre de fondo en Cantábrico y Noroeste.	1
Volanta en Cantábrico y Noroeste.	2
Cerco en Cantábrico y Noroeste.	0,5
Arrastre de fondo en Golfo de Cádiz.	0,5
Cerco en Golfo de Cádiz.	1

§ 110

Real Decreto 46/2019, de 8 de febrero, por el que se regula la pesquería de atún rojo en el Atlántico Oriental y el Mediterráneo

Ministerio de Agricultura, Pesca y Alimentación
«BOE» núm. 35, de 9 de febrero de 2019
Última modificación: 1 de mayo de 2026
Referencia: BOE-A-2019-1789

El Real Decreto 71/1998, de 23 de enero, por el que se regula el ejercicio de la pesca de túnidos y especies afines en el Mediterráneo, contiene la regulación del atún rojo (*Thunnus thynnus*) y las medidas de gestión de esta pesquería en el mar Mediterráneo.

Dicha regulación se completó con la Orden APM/264/2017, de 23 de marzo, por la que se regula la pesquería de atún rojo en el Atlántico Oriental y Mediterráneo.

La Comisión Internacional para la Conservación del Atún Atlántico (CICAA) es la responsable de establecer las normas para el ejercicio de la pesquería de atún rojo en el ámbito internacional.

Por su parte, el Reglamento (UE) n.º 2016/1627 del Parlamento Europeo y el Consejo, de 14 de septiembre de 2016, relativo a un plan de recuperación plurianual para el atún rojo del Atlántico oriental y el Mediterráneo y por el que se deroga el Reglamento (CE) n.º 302/2009 del Consejo, establece los principios generales de aplicación por la Unión Europea de este plan establecido por la CICAA.

Adicionalmente, el Reglamento (CE) n.º 1380/2013 del Parlamento Europeo y del Consejo, de 11 de diciembre de 2013, sobre la política pesquera común, por el que se modifican los Reglamentos (CE) n.º 1954/2003 y (CE) n.º 1224/2009 del Consejo, y se derogan los Reglamentos (CE) n.º 2371/2002 y (CE) n.º 639/2004 del Consejo y la Decisión 2004/585/CE del Consejo, tiene como objetivo fundamental garantizar que las actividades de la pesca y la acuicultura sean sostenibles ambientalmente a largo plazo y se gestionen de forma coherente con los objetivos de generar beneficios económicos, sociales y de empleo, y de contribuir a la disponibilidad de productos alimenticios. Para ello, dispone de instrumentos de gestión como la fijación de posibilidades de pesca asignadas a los Estados miembros, que garantizarán la estabilidad relativa de cada uno de ellos en relación con cada población de peces o pesquería.

Igualmente, este reglamento fija las medidas de conservación y explotación sostenible de los recursos biológicos marinos que podrán establecerse para alcanzar el objetivo fundamental de la Política Pesquera Común. En concreto, el artículo 7.1.b) permite el establecimiento de objetivos para la conservación y la explotación sostenible de las poblaciones y las medidas conexas para minimizar la repercusión de la pesca en el medio marino, mientras que el artículo 7.1.j) permite adoptar diversas medidas técnicas, entre las que se encuentran las vedas zonales o temporales, a efectos de conservación.

La situación biológica de la población de atún rojo hizo necesario adoptar un Plan de Recuperación en 2006, que ha sido modificado en varias ocasiones y entre cuyas medidas

destacan la obligación de que cada Estado miembro elabore un plan de pesca anual para las almadrabas y los buques que capturen atún rojo, asignación y adecuación de las posibilidades de pesca a la capacidad existente, restricciones en las épocas autorizadas de pesca, tallas mínimas, puertos autorizados y otras medidas de control. Asimismo, esta norma recoge la obligación de asignar una cuota específica para la pesca de recreo y deportiva.

Teniendo en cuenta los últimos informes científicos emitidos por el Comité Permanente de Investigación y Estadísticas de la CICAA que indican signos de recuperación de esta población, en su reunión de 2017 la CICAA adoptó la Recomendación 2017/07 para enmendar la Recomendación 14-04 de la CICAA sobre el atún rojo en el Atlántico este y Mediterráneo. Esta modificación establece un Total Admisible de Capturas (TAC) para 2018 de 28.200 toneladas, en 2019, 32.240 toneladas y en 2020, 36.000 toneladas.

Por ello, mediante el presente real decreto se recoge, dentro de la normativa interna española, las nuevas medidas emanadas de CICAA y se revisan los procedimientos establecidos hasta el momento para la asignación de cuotas y la transmisión de las posibilidades de pesca, de modo que permita a las flotas que se vieron afectadas por las diferentes medidas restrictivas en el pasado reducir sus capturas e incluso abandonar la actividad. Así, se integra en un único instrumento jurídico las disposiciones relativas al atún rojo del Real Decreto 71/1998, de 23 de enero, que ahora se derogan, junto con el contenido de la Orden APM/264/2017, de 23 de marzo, que se deroga en su totalidad, lo que se complementa con las disposiciones del Reglamento UE) n.º 2016/1627 del Parlamento Europeo y el Consejo, de 14 de septiembre de 2016, de directa aplicación.

Del mismo modo, la Recomendación CICAA 2017/09, para facilitar la aplicación del programa electrónico de documentación de capturas de atún rojo (sistema eBCD, en sus siglas en lengua inglesa: Electronic Bluefin Tuna Catch Document Programme), recoge las normas específicas sobre la documentación que debe acompañar a las capturas realizadas de esta especie con el fin de identificar el origen de cualquier atún rojo para respaldar la ejecución de las medidas de conservación y ordenación recogidas en el Plan de Recuperación plurianual. Para dar cumplimiento a esta obligación es aplicable el Reglamento (UE) n.º 640/2010 del Parlamento Europeo y del Consejo, de 7 de julio de 2010, por el que se establece un programa de documentación de capturas de atún rojo (*Thunnus thynnus*) y se modifica el Reglamento (CE) n.º 1984/2003 del Consejo.

En nuestro Derecho interno, la Ley 3/2001, de 26 de marzo, de Pesca Marítima del Estado, regula en el capítulo IV del título I la gestión de las actividades pesqueras, estableciendo los requisitos generales para el ejercicio de la actividad pesquera y permitiendo la creación de censos específicos para la gestión y distribución de las posibilidades de pesca.

En concreto, el artículo 27 de la Ley 3/2001, de 26 de marzo, establece como medida de gestión de la actividad pesquera, que el Ministro de Agricultura, Pesca y Alimentación podrá disponer la distribución de las posibilidades de pesca entre buques o grupos de buques habituales en una pesquería, al objeto de mejorar la gestión y el control de la actividad pesquera.

Por otra parte, el artículo 31 de la citada ley dispone que, para la gestión de las posibilidades de pesca, el Ministerio de Agricultura, Pesca y Alimentación, previa consulta al sector afectado y a las comunidades autónomas implicadas, podrá regular planes de pesca para determinadas zonas o pesquerías que contemplen medidas específicas y singulares, cuya excepcionalidad respecto a la normativa general venga justificada en función del estado de los recursos, previo informe del Instituto Español de Oceanografía.

Hasta 2017 la distribución de las posibilidades de pesca se había efectuado de acuerdo con los criterios que recogen el artículo 27 de la ley en sus apartados 3 (historicidad, características técnicas y demás parámetros) y 4 (modulación socioeconómica), en consonancia con el artículo 8 del Reglamento (UE) n.º 2016/1627 del Parlamento Europeo y el Consejo, de 14 de septiembre de 2016, en relación con el artículo 17 del Reglamento (CE) n.º 1380/2013 del Parlamento Europeo y del Consejo, de 11 de diciembre de 2013.

El reparto de la cuota española, dentro del marco de un plan de recuperación y por tanto, en un entorno de restricción que ahora desaparece, se asignó en su mayoría a las flotas que presentaban una mayor dependencia de la especie, a saber: flota de cebo vivo del

Cantábrico, flota del Caladero Cantábrico Noroeste, flota de cañas y líneas de mano del Estrecho, flotas de palangre y línea de mano del Mediterráneo, flota de cerco del Mediterráneo y las Almadrabas.

Las demás flotas que habían tenido acceso libre al recurso en los años anteriores a 1998 se han ido integrando mediante diferentes modificaciones a lo largo de los últimos años y según se recuperaba la biomasa de atún rojo y se flexibilizaban las medidas en el plan de recuperación.

Estas flotas que no se incluyeron en el primer reparto de cuota fueron la flota con base en Canarias, la flota de artesanales del Mediterráneo y la flota artesanal del Estrecho de captura limitada, que disfrutaron de cuotas complementarias a las procedentes del fondo de maniobra que se arbitró mediante al artículo 5 de la Orden APM/264/2017, de 23 de marzo, por la que se regula la pesquería de atún rojo en el Atlántico Oriental y Mediterráneo.

Con la recuperación de la población y dado que los niveles de captura potenciales se han establecido en el horizonte próximo en cantidades superiores a las que se usaron en el primer reparto, es necesario buscar un reequilibrio en las cuotas asignadas a las flotas que no participaron como flotas de actividad dirigida en el primer reparto, a pesar de haber tenido habitualidad en el pasado, y las flotas que presentaban una alta dependencia y que sí participaron en aquel primer reparto.

Esta integración debe mantener la estabilidad relativa entre las flotas clásicas para no romper el deseable equilibrio entre ellas. Por ello, se aplica el criterio basado en la actividad pesquera desarrollada históricamente integrado en el artículo 27.3 a) de la Ley 3/2001, de 26 de marzo, que requiere conocer las cantidades que capturaban de media las flotas afectadas en el transcurso del plan de recuperación de la CICAA.

Para aplicar este criterio, la Administración se encuentra ante una serie de dificultades a la hora de establecer un período de referencia para el cómputo de capturas ya que los cambios relatados con anterioridad dieron lugar a que exista una gran oscilación en las capturas de cada una de las flotas. Tampoco existe un periodo uniforme en el que hayan estado todas estas flotas faenando al mismo tiempo, por lo que no es posible disponer de años más o menos homogéneos. Por ello, se ha optado por buscar una referencia histórica en los años en que cada uno de aquellos sectores no tenía restricción en su acceso a la pesquería para reflejar mejor su verdadera actividad y captura.

Para ese fin y dado que en la base de datos de la Secretaría General de Pesca no hay una información completa de la actividad de esas flotas en años en los que no existía una obligación de declaración de capturas para flotas en su mayoría de tipo artesanal, se ha recurrido a la base de datos de la CICAA. Esta base fue elaborada con la información disponible en el Instituto Español de Oceanografía en el seguimiento de las pesquerías de túnidos en periodos en los que, como se ha señalado, la obligación de declaración de capturas no afectaba a la mayoría de los buques en cuestión. Por ello, aunque los datos disponibles no reflejen la actividad individual de buques concretos sí son una fuente segura de la actividad realizada por las flotas que fueron objeto de seguimiento.

Con base en los datos recopilados entre los años 1965 y 1981, se ha establecido que la flota con base en Canarias capturó una media de 514,18 toneladas, bajando a partir de entonces sus capturas como consecuencia del descenso en la presencia del atún al haberse ya iniciado la reducción de la biomasa. Estas toneladas son las que se corresponderían con los buques originarios de las Islas tras descontar las posibles cantidades capturadas por los buques de la Península que pescaron en el archipiélago en los años 60 y 70.

Por su parte, en la base de datos de la CICAA figura como media de capturas de las flotas de línea de mano en el Mediterráneo desde 1983 hasta 1998 una cantidad de 199 toneladas, año en que comienzan las restricciones de la CICAA y de la normativa española. Estas capturas son las que podrían ser atribuibles a la flota de tipo artesanal y que encontraba en aquellos años un complemento a su actividad principal en la captura de esta especie.

Por otro lado, para las flotas de línea de mano en el Estrecho, dado que sus capturas no aparecen diferenciadas en la citada base de datos de la CICAA de aquéllas que se asignaron a la flota de cañas y líneas de mano del Estrecho incluida en el primer reparto, es necesario recurrir a la captura media de los buques que han realizado actividad en los años en que han estado autorizados a pescar, es decir de 2010 a 2016 y tras multiplicar esa

cantidad por el número de unidades que han sido autorizados en 2017, lo que nos arroja un valor de 59 toneladas.

Asimismo, hay que volver a integrar en el sistema a los buques de palangre de superficie como flota con posibilidades de retener sus potenciales capturas accidentales de atún rojo en su actividad dirigida al pez espada y al tiburón azul. Las capturas anotadas en la base de datos de la CICAA para los años en los que no existía limitación para su retención han variado desde un máximo de 104 toneladas en 1982 a muchos años sin captura alguna. Parte de esas capturas de los años 80 lo fueron en captura dirigida a túnidos en aguas del Atlántico y por tanto no capturas accidentales en las pesquerías dirigidas a pez espada o tiburones.

Desde la publicación de la Orden de 17 de febrero de 1998, por la que se regula la pesca de túnidos en el océano Atlántico al norte de 36º Norte, no es posible armar palangres de superficie que tengan como objetivo la captura de ningún tipo de atún en esa zona y, por tanto, la referencia a las potenciales captura de forma fortuita en la actividad dirigida a otras especies en esta flota del censo de palangre de superficie hay que buscarlas en las existentes en el periodo 1998 a 2007, momento a partir del cual se limitó su acceso al recurso en función del plan de Recuperación de la CICAA y la Orden ARM/1244/2008, de 29 de abril, por la que se regula la pesquería de atún rojo en Atlántico Oriental y Mediterráneo. La media en esos años para el palangre de superficie bajo pabellón español en aguas del Atlántico Este fue de 6 toneladas. Dado que en el presente real decreto esta flota se va a caracterizar como de pesca fortuita, se considera conveniente unir sus cuotas a las 5 toneladas que se asignaron en 2017 a la flota de curricán de la Costera del bonito del norte (*Thunnus alalunga*), de manera que ambas flotas puedan hacer uso conjunta e indistintamente de esa cantidad.

Por último, cabe señalar que existe una sola almadraba en el Mediterráneo que se dedica como actividad principal a la captura de túnidos menores y captura de forma accidental atún rojo que, en los años previos al primer reparto capturaba hasta 1.500 kilos de atún rojo, por lo que fue incluida en aquel momento en el censo. En la actualidad no se le atribuye cuota pero debe contar con cierta cantidad para sus capturas accidentales. Por ello, se debe acrecentar la cantidad para la lista e) de almadrabas para incluir esa cantidad.

Conviene además detraer de la cuota española una cierta cantidad que se va a reservar en el caso de que se sobrepase la cuota y para capturas no deseadas y cuya cantidad se fija en el 0,4 % del total. De ese modo, se suprime el fondo de maniobra y se reserva una mera cantidad de escasa entidad pero que se estima suficiente para cubrir los posibles excesos de pesca que no puedan ser deducidos de las flotas correspondientes o las posibles capturas de otras flotas, que deberán ser decomisadas pero contabilizan con cargo a la cuota española.

Una vez conocidas las cantidades históricas capturadas por esas flotas que quedaron relegadas en el año inicial como consecuencia del descenso en la abundancia de la especie y de la aplicación de medidas restrictivas de la CICAA, restaba determinar qué proporción había de tener cada una respecto de la cuota española. Por ello han de referenciarse esas cantidades a la cifra más razonable que ha de disponer el Reino de España en el futuro.

Dado que las primeras medidas restrictivas en las pesquerías del atún rojo se aplicaron a mediados de los 90 y se tomó como referencia la captura de los años 1993 y 1994 para la fijación de la cuota correspondiente a nuestro país, es esa misma referencia la que debería dictar la cantidad sobre la que se debería fijar su porcentaje. Es por esto que se deben referenciar las citadas cantidades al momento en que la cuota española fue usada para fijar la participación del país en el sistema de TAC de la CICAA, y que fue de 6.487 toneladas de media entre los años 1993 y 1994. Esta cifra es muy similar a los máximos capturados por España en los años más recientes de la serie histórica y una cantidad que es más que probable como objetivo a largo plazo para la cuota española.

No en vano, la CICAA acordó en su reunión anual de 2017 fijar como objetivo para 2020 un TAC global de 36.000 toneladas, lo que va a suponer para España una cuota superior a las 6.000 toneladas.

Al consignar las cantidades indicadas en los párrafos anteriores para esa captura objetivo se obtiene un 12,4499 % de la cuota global que puede asignarse, como hace este real decreto, a las flotas diferentes de las que se han dado en considerar como clásicas.

Esta asignación supone mantener un correlativo 87,1501 % de la cuota en las flotas que dependen de forma significativa del atún rojo al tiempo que se concede una cuota a las demás flotas que vieron mermado su acceso a la pesquería a medida que se deterioraba el estado del recurso y se establecían medidas cada vez más restrictivas, en la proporción equilibrada y acorde a los criterios mencionados en los párrafos anteriores.

Por todo lo anterior, este real decreto en un primer nivel detrae de la cuota total asignada al Reino de España el 0,4 % para los casos en que se pudiera sobrepasar la cuota y para las potenciales capturas accidentales de otras flotas distintas de las contempladas en esta norma.

A continuación, se empleará un 87,1501 % para su reparto entre los buques que han estado incluidos desde 2008 como flota de pesca dirigida en los porcentajes indicados en el artículo 4, en virtud de los criterios que se han venido usando desde el primer reparto, atribuyendo un 60 % del peso del reparto a criterios históricos, técnicos y de caracterización del buque y el 40 % restante a los criterios socioeconómicos y de empleo generado de forma directa en cada sector, teniendo, al propio tiempo, en cuenta que no hay una diferencia significativa en los criterios medioambientales que permita asignar cuotas diferenciadas por este concepto. A esta cantidad hay que añadir el 0,0231 % que se debe adicionar a las almadrabas para reintegrar a la citada almadraba de pequeños pelágicos al sistema de pesca dirigida previsto en la norma reguladora de esta pesquería, por lo que la cantidad final para este conjunto será de 87,1732 % de la cuota española.

Una vez se ha concluido tal operación, se procederá al reparto entre buques individuales de acuerdo con lo que fijen las respectivas resoluciones en aplicación de los criterios contenidos en el artículo 4.1.

De la cantidad restante, un 11,6995 % se repartirá de forma proporcional a las capturas históricas antes reseñadas a las flotas siguientes: flota con base en los puertos canarios, flota artes menores del Mediterráneo, flota de artes menores del Estrecho, cuyas capturas se han computado hasta ahora como pesquerías accidentales.

El 0,7273 % que resta para completar la cuota total se reserva para las flotas de palangre de superficie y de currican al atún blanco en la costera del bonito y la flota de recreo.

Conviene considerar, asimismo, las circunstancias de la pesquería de atún rojo, dentro de las medidas contempladas en el Plan de Recuperación, se han desarrollado sucesivos planes de capacidad y de pesca al objeto de garantizar el ajuste del esfuerzo pesquero de los buques de pabellón español, en el caladero Atlántico Oriental y Mediterráneo, con las posibilidades de pesca disponibles, en línea con la normativa europea e internacional citada. Dicho ajuste se ha realizado, entre otras medidas, mediante la retirada definitiva de unidades desde el año 2008. La presente norma regula a futuro el reparto de las posibilidades de pesca y los requisitos para la transmisión de las posibilidades entre las flotas que han venido operando como pesca dirigida desde 2008 y por lo tanto, viene a garantizar para el futuro la mayor seguridad jurídica posible a todo el sector.

En este sentido, conviene limitar, conforme a lo estipulado en el artículo 28.1.c) de la ley, la transmisibilidad de las posibilidades de pesca entre buques de distinta lista en el censo en aras de mantener el equilibrio entre las cuotas conforme las áreas de influencia originarias de los buques, puesto que esas cuotas generan un beneficio socioeconómico en las mismas que conviene preservar. Tan sólo procede autorizar, conforme al artículo 28.2, a que aquellos armadores con cuotas en buques de distinta lista puedan decidir libremente sobre la posibilidad de acumularlas en cualquiera de sus buques o almadrabas.

Asimismo, conviene limitar la posibilidad de transmisión de las cuotas asignadas a las flotas que se incluyen en este nuevo reparto o que reciben cuotas adicionales, ya que las mismas usan la cuota no como una actividad principal sino más bien como un complemento a sus actividades en relación a otros túnidos o especies demersales a cuya captura viene asociada la del atún rojo. Además esas cuotas no pueden ser repartidas de forma individual al no poderse atribuir a ningún buque concreto ante la falta de registros. Las cuotas de las listas f), g) y h) no podrán transferirse y deberán ser objeto de pesca activa a lo largo del año.

Por lo demás, debe tenerse en cuenta que la presente norma se entiende sin perjuicio de la aplicación directa de las reglas contenidas en el Reglamento (UE) n.º 2016/1627 del

Parlamento Europeo y el Consejo de 14 de septiembre de 2016, y de la habilitación que se contiene en la norma para que la Secretaría General de Pesca determine las condiciones específicas de gestión de la pesquería de acuerdo con las respectivas recomendaciones adoptadas por la CICAA, entre otros, en lo que concierne a tallas mínimas, capturas fortuitas, puertos autorizados, documentación y medidas comerciales.

En la elaboración de este real decreto se han observado los principios de buena regulación previstos en el artículo 129.1 de la Ley 39/2015 de 1 de octubre, del Procedimiento Administrativo Común de las Administraciones Públicas. Los principios de necesidad y eficacia puesto que la norma resulta el instrumento más indicado para los intereses que se persiguen, cual es el correcto y cognoscible reparto de las posibilidades de pesca en una especie de alto valor económico, social y ambiental, junto con la regulación de su gestión; el principio de proporcionalidad ya que contiene la regulación imprescindible para atender a las necesidades que se pretenden cubrir, sin que existan otras medidas menos restrictivas de derechos o que impongan menos obligaciones a los destinatarios; y el principio de seguridad jurídica ya que es coherente con el resto del ordenamiento jurídico nacional y de la Unión Europea, asegurando su correcta incardinación y cohonestación con la regulación de la organización regional de pesca en la materia, lo que a su vez permite cumplir con las obligaciones del Reino de España ad extra. Por lo demás, la norma es coherente con los principios de eficiencia, en tanto que la norma asegura la máxima eficacia de sus postulados con los menores costes posibles inherentes a su aplicación, asegurando con ello la más eficaz aplicación de las obligaciones de disciplina en el sector de modo que está justificada por la razón de interés general referido, basándose en una identificación clara de los fines perseguidos, y transparencia al haberse garantizado una amplia participación en su elaboración, definiendo la norma claramente sus objetivos, reflejados en su preámbulo y en la memoria que la acompaña.

Se ha efectuado el trámite de comunicación a la Comisión Europea previsto en el artículo 46 del Reglamento (CE) n.º 850/1998 del Consejo, de 30 de marzo de 1998, para la conservación de los recursos pesqueros a través de medidas técnicas de protección de los juveniles de organismos marinos.

En su tramitación se ha sometido a consulta de las comunidades autónomas, del sector pesquero afectado y del Instituto Español de Oceanografía.

El presente real decreto se dicta de conformidad con lo establecido en el título I de la Ley 3/2001, de 26 de marzo y en el marco del artículo 149.1.19.ª de la Constitución que atribuye al Estado la competencia exclusiva en materia de pesca marítima.

En su virtud, a propuesta del Ministro de Agricultura, Pesca y Alimentación, con la aprobación previa de la Ministra de Política Territorial y Función Pública, de acuerdo con el Consejo de Estado y previa deliberación del Consejo de Ministros en su reunión del día 8 de febrero de 2019,

DISPONGO:

Artículo 1. *Objeto.*

El presente real decreto tiene por objeto la regulación de la pesquería de atún rojo (*Thunnus thynnus*) en el Atlántico Oriental al este del Meridiano 45º Oeste y Mediterráneo, las condiciones y características de la actividad extractiva y otras actividades relacionadas con esta, y demás medidas de regulación del esfuerzo pesquero.

Artículo 2. *Ámbito de aplicación.*

Las normas contenidas en este real decreto serán de aplicación a todos los buques pesqueros y almadrabas españoles que participen en la pesquería de atún rojo en el Atlántico Oriental y Mediterráneo, las granjas ubicadas en aguas españolas y a los buques de otras nacionalidades que utilicen los puertos españoles para el desembarque de atún rojo.

Para la aplicación de este real decreto se utilizarán las definiciones recogidas en el artículo 3 del Reglamento (UE) n.º 2016/1627 del Parlamento Europeo y del Consejo, de 14 de septiembre de 2016, relativo a un plan de recuperación plurianual para el atún rojo del

Atlántico oriental y el Mediterráneo y por el que se deroga el Reglamento (CE) n.º 302/2009 del Consejo, y en el punto 2 de la Recomendación CICAA 2017-07.

Artículo 3. *Censo específico de la flota autorizada para el ejercicio de la pesca de atún rojo.*

1. Para la gestión y distribución de la cuota asignada al Reino de España, la Secretaría General de Pesca establecerá un censo específico de buques y almadrabas autorizados a capturar de forma activa esta especie y que deberán estar en posesión de un permiso especial de pesca, ordenados en las siguientes flotas, que constituirán grupos independientes y cerrados:

a) Flota de cebo vivo del Cantábrico, Caladero Cantábrico Noroeste.
b) Flota del Estrecho.
c) Flotas de palangre y línea de mano.
d) Flota de cerco del Mediterráneo.
e) Almadrabas.
f) Buques cañeros autorizados a pescar en aguas del Caladero Canario.
g) Flota de artes menores del Mediterráneo.

2. Tendrán derecho a ser incluidos en el censo específico, en el correspondiente grupo por modalidad y caladero, los buques que hubiesen obtenido autorización y la hubieran utilizado para el ejercicio de la pesca dirigida de atún rojo durante los seis años anteriores a mayo de 2008 para las listas de los censos recogidos en los epígrafes a), b), c) y d).

Asimismo, se incluyen en la lista b) los buques artesanales del Estrecho de captura limitada que hubieran estado incluidos en las listas de pesca fortuita correspondientes en los ocho años anteriores a la entrada en vigor del presente real decreto.

Para la lista e) de almadrabas podrán ser incluidas en el censo todas aquellas almadrabas autorizadas y registradas en la CICAA en 2008.

La lista f) de buques cañeros del caladero de Canarias contendrá exclusivamente a los buques que hayan sido autorizados a faenar por la Secretaría General de Pesca en los tres años anteriores a la publicación de este real decreto.

Por su parte, podrán ser incluidos en la lista g), artes menores del Mediterráneo, los buques que puedan demostrar su actividad de captura de esta especie entre 1983 y la publicación del presente real decreto.

Téngase en cuenta que esta actualización por la que se modifica la letra b) y se suprime la letra h) del apartado 1 y se modifica el apartado 2, establecida por el art. único.1 del Real Decreto 362/2026, de 29 de abril, Ref. BOE-A-2026-9436, produce efectos el 1 de enero de 2027, según determina su disposición final única.

Redacción anterior:
"...
b) Flota de cañas y líneas de mano del Estrecho.
...
h) Flota de buques artesanales en el Estrecho de captura limitada."
"2. Tendrán derecho a ser incluidos en el censo específico, en el correspondiente grupo por modalidad y caladero, los buques que hubiesen obtenido autorización y la hubieran utilizado para el ejercicio de la pesca dirigida de atún rojo durante los seis años anteriores a mayo de 2008 para las listas de los censos recogidos en los epígrafes a), b), c) y d).
Para la lista e) de almadrabas podrán ser incluidas en el censo todas aquellas almadrabas autorizadas y registradas en la CICAA en 2008.
La lista f) de buques cañeros del caladero de Canarias contendrá exclusivamente a los buques que hayan sido autorizados a faenar por la Secretaría General de Pesca en los tres años anteriores a la publicación de este real decreto.
Por su parte, podrán ser incluidos en la lista g), artes menores del Mediterráneo, los buques que puedan demostrar su actividad de captura de esta especie entre 1983 y la publicación del presente real decreto.

Por lo que se refiere a la inclusión en el censo para los buques de la lista h), artesanales del Estrecho de captura limitada, podrán ser incluidos aquellos buques que hubieran estado incluidos en las listas de pesca fortuita correspondientes en los últimos ocho años."

3. La Secretaría General de Pesca publicará el censo específico de buques y almadrabas autorizados a la pesca activa de atún rojo, indicando el arte y zona de pesca y sus actualizaciones y las cuotas que les corresponden en el «Boletín Oficial del Estado», que se actualizará anualmente por resolución de la Secretaría General de Pesca publicada en el «Boletín Oficial del Estado» antes del 1 de marzo conforme a la disposición adicional primera.

Artículo 3 bis. *Reserva de posibilidades de pesca.*

1. Se crea una reserva de posibilidades de pesca de conformidad con lo dispuesto en el artículo 40 de la Ley 5/2023, de 17 de marzo, de pesca sostenible e investigación pesquera.

2. Esta reserva estará formada por un 3,2781 % de la cuota asignada al Reino de España, detraída con carácter previo al reparto de posibilidades de pesca de atún rojo.

3. La reserva podrá incrementarse, hasta un máximo del 10 % de la cuota asignada al Reino de España, de la siguiente forma:

a) Con la cantidad que resulte de aplicar el mecanismo de flexibilidad interanual previsto en el artículo 4 quater del presente real decreto.

b) Con la cantidad que resulte de los intercambios de posibilidades de pesca con otros Estados realizados de conformidad con lo dispuesto en el artículo 41 de la Ley 5/2023, de 17 de marzo.

c) Con las posibilidades de pesca no utilizadas puestas a disposición de la Secretaría General de Pesca, conforme a lo dispuesto en el artículo 4 septies del presente real decreto.

La cantidad que exceda del 10 % se distribuirá conforme a lo previsto en el artículo 4.

4. De conformidad con lo dispuesto en el artículo 4.3 del presente real decreto, mediante resolución de la persona titular de la Secretaría General de Pesca se realizará la distribución de esta reserva teniendo en cuenta los fines establecidos en los artículos 40.1 y 42.6 de la Ley 5/2023, de 17 de marzo.

En todo caso, las almadrabas que inicien su actividad y cumplan con todos los requisitos contemplados en la Orden APA/62/2003, de 20 de enero, por la que se regula el ejercicio de la actividad pesquera con arte de almadraba y la concesión de las licencias, tendrán un aporte inicial de cuota del 10 % del incremento de la cuota española con respecto a la establecida para el ciclo 2023-2025, hasta un máximo de 50 toneladas, que procederá de esta reserva. La asignación de cuota para las almadrabas que vayan a iniciar su actividad y no dispongan de cuota se hará efectiva a partir del año en que se aplique el incremento de cuota. Si no fuera posible iniciar la actividad en dicho año por razones técnicas, la asignación prevista de hasta 50 toneladas de dicho año se podrá acumular para el año siguiente. En cualquier caso, las cantidades asignadas para tal fin no podrán ser objeto de transmisión a otros buques o almadrabas. En caso de disminución de la cuota española a una cantidad igual o inferior a la establecida para el ciclo 2023-2025 o no cumplimiento de los requisitos especificados no se realizará esta asignación.

La persona titular de la Secretaría General de Pesca podrá autorizar concursos de captura y suelta de atún rojo de ámbito internacional y nacional, mediante resolución que establecerá las condiciones, incluida la asignación de cuota procedente de esta reserva para la retención de eventuales ejemplares muertos accidentalmente durante los citados campeonatos.

Téngase en cuenta que este artículo, añadido por el art. único.2 del Real Decreto 362/2026, de 29 de abril, Ref. BOE-A-2026-9436, produce efectos el 1 de enero de 2027, según determina su disposición final única.

Artículo 4. *Asignación de cuotas.*

1. Una vez detraída la cantidad en concepto de reserva conforme a lo dispuesto en el artículo 3 bis, la distribución de la cuota restante, esto es, el 96,7219 % de la cuota asignada al Reino de España, se realizará de la siguiente manera:

a) El 96,9535 % de esta cuota, se distribuirá entre las listas del artículo 3.1 conforme a los siguientes criterios:

1.º Un 87,5954 % de la cuota de este apartado a) se asignará a las flotas de los epígrafes a), b), c), d) y e) del artículo 3.1 mediante la correspondiente ponderación de los criterios previstos en el artículo 32.2 de la Ley 5/2023, de 17 de marzo.

Asimismo, a esta cantidad se adiciona un 0,0228 % de la cuota de este apartado a) a la almadraba dedicada a túnidos menores en el Mediterráneo, que no forma parte de la lista e) del artículo 3.1.

2.º Un 11,6654 % de la cuota de este apartado a) se asignará a las flotas de los epígrafes f) y g) del artículo 3.1 en función del criterio de capturas históricas previsto en el artículo 32.2 a) de la Ley 5/2023, de 17 de marzo, teniendo en cuenta que no existen diferencias significativas en cuanto a los criterios socioeconómicos previstos en el citado artículo 32 y que en consecuencia se puede atribuir el mismo valor a todos ellos.

3.º Un 0,7164 % de la cuota de este apartado a) se reserva para la captura fortuita de las flotas de palangre de superficie y curricán para bonito del norte, teniendo en cuenta el criterio establecido en el artículo 32.2 d) de la Ley 5/2023, de 17 de marzo, y para la pesca recreativa.

b) Se destinará el 3,0465 % restante a los siguientes nuevos grupos de captura fortuita, integrados por buques que no tienen una actividad dirigida al atún rojo ni forman parte de las listas definidas en el artículo 3.1, que a su vez se distribuye de la siguiente forma:

1.º Un 28,8111 % de este apartado b) para las capturas fortuitas de los buques de todos los censos de modalidad del Cantábrico Noroeste, teniendo en cuenta el criterio establecido en la letra d) del artículo 32.2 de la Ley 5/2023, de 17 de marzo.

2.º Un 23,6299 % de este apartado b) para las capturas fortuitas de los buques de todos los censos de modalidad del Mediterráneo, teniendo en cuenta el criterio establecido en el artículo 32.2 d) de la Ley 5/2023, de 17 de marzo.

3.º Un 20,1992 % de este apartado b) para las capturas fortuitas de los buques de todos los censos de modalidad de la zona del Golfo de Cádiz, teniendo en cuenta el criterio establecido en el artículo 32.2 d) de la Ley 5/2023, de 17 de marzo.

4.º Un 27,3598 % de este apartado b) para las capturas fortuitas de los buques que no estén incluidos en los ordinales 2.º y 3.º de la presente letra b) y que, a 1 de enero de 2026, tengan puerto base en Algeciras, Barbate, Conil, La Línea de la Concepción o Tarifa teniendo en cuenta el criterio establecido en el artículo 32.2 f) de la Ley 5/2023, de 17 de marzo. Quedan excluidos los buques de artes menores dedicados a la captura de moluscos bivalvos y cefalópodos, al no ser susceptibles de capturas fortuitas de atún rojo.

c) Ningún buque incluido en las listas del artículo 3.1 y que forme parte del censo de pesca dirigida de atún rojo, podrá participar de la cantidad destinada a los nuevos grupos de captura fortuita previstos en el apartado 1.b) del presente artículo.

2. En aplicación de lo dispuesto en el apartado anterior, la distribución inicial de la cuota asignada al Reino de España se concreta en los siguientes términos:

a) La cuota del apartado 1 a) 1.º se destinará a los buques y almadrabas incluidos en las listas a), b), c), d) y e) definidas en el artículo 3.1, representando la historicidad de las capturas el 60 % conforme al artículo 32.2 a) de la Ley 5/2023, de 17 de marzo, y el 40 % los criterios de las letras b), d) y e) de dicho artículo 32.2.

Distribución de la cuota entre las flotas de las listas a), b), c), d) y e)

Flotas	Porcentaje cuota inicial asignada para cada grupo respecto al 87,5954 % – Porcentaje
Flota cebo vivo del Cantábrico y Noroeste.	21,77671
Flota del Estrecho.	8,75583
Flota de palangre y línea de mano.	13,85004
Flota cerco del Mediterráneo.	28,37763
Almadrabas.	27,23979
Total flotas a), b), c), d), e) artículo 3*.	100

* Se debe adicionar un 0,0228 % de la cuota del apartado a) para la almadraba de pequeños túnidos en el Mediterráneo, que no forma parte de la lista e) del artículo 3.

b) La cuota del apartado 1 a) 2.º se destinará a los buques incluidos en las listas f) y g) del artículo 3.1, repartiéndose entre ellos en función de la captura histórica desempeñada por cada flota conforme al artículo 32.2 a) de la Ley 5/2023, de 17 de marzo, teniendo en cuenta que no existen diferencias significativas en cuanto a los criterios socioeconómicos previstos en el citado artículo 32 y que en consecuencia se puede atribuir el mismo valor a todos ellos, con las siguientes condiciones: en los años 1965-1981 para la flota con base en las Islas Canarias, de 1983 a 1998 para la flota de artes menores del Mediterráneo y la captura media por buque en los años en que han estado activos los buques artesanales en el Estrecho de captura limitada multiplicado por el número de buques incluidos en el censo específico. Así, la asignación para cada flota será la siguiente:

1.º La flota del censo del epígrafe f) con base en los puertos canarios dispone del 7,8079 %.

2.º La flota del censo del epígrafe g) de artes menores del Mediterráneo dispone del 3,8575 %.

c) La cuota del apartado 1 a) 3.º se destinará a la captura fortuita de las flotas de palangre de superficie y curricán para bonito del norte y la pesca recreativa de la siguiente manera:

1.º Un 0,1671 % para las capturas fortuitas de las flotas de buques curricaneros autorizados para el ejercicio de la pesca de bonito del norte (*Thunnus alalunga*) en el Atlántico Nordeste y Golfo de Vizcaya y de buques palangreros de superficie autorizados en las zonas 2 y 3 de la Orden AAA/658/2014, de 22 de abril por la que se regula la pesca con el arte de palangre de superficie para la captura de especies altamente migratorias.

2.º Un 0,5493 % para la retención de eventuales ejemplares muertos en la actividad recreativa dirigida a atún rojo de embarcaciones de la lista sexta y séptima del registro de matrícula de buques. Estos buques deberán practicar la captura y suelta del atún rojo que llegue vivo al costado del buque.

3. La Secretaría General de Pesca realizará una distribución de cuota asignando de forma individual posibilidades de pesca a todos los buques y almadrabas incluidos en las letras a), b), c), d) y e) del artículo 3.1.

La asignación correspondiente a las flotas de las listas f) y g) del artículo 3.1 no se distribuirá de forma individual por buque, estableciéndose límites individuales del volumen de capturas.

La persona titular de la Secretaría General de Pesca dictará cada año resoluciones para cada una de estas flotas con el fin de fijar las condiciones que debe observar la pesquería para cada campaña de pesca, según las medidas adoptadas por la CICAA y que podrán contener límites de captura por buque y utilización en común de los mismos, periodo de pesca y sustituciones.

En el caso de la pesca fortuita, la persona titular de la Secretaría General de Pesca dictará cada año las resoluciones necesarias con el fin de fijar las condiciones que debe observar la pesquería para cada campaña.

Téngase en cuenta que esta actualización, establecida por el art. único.3 del Real Decreto 362/2026, de 29 de abril, Ref. BOE-A-2026-9436, produce efectos el 1 de enero de 2027, según determina su disposición final única.

Redacción anterior:

"1. La distribución de cuota asignada al Reino de España se realizará de la siguiente manera:

a) Un 0,4 % se detrae del total de cuota con el fin de cubrir supuestos en que se sobrepasare la cuota y para capturas realizadas por flotas no incluidas en los censos del artículo 3.1.

b) Un 87,1501 % de la cuota se asignará a las flotas de los epígrafes a), b), c), d) y e) del artículo 3.1 mediante ponderación de todos los criterios previstos en los apartados 3 y 4 del artículo 27 de la Ley 3/2001, de 26 de marzo, de Pesca Marítima del Estado, que se modularán mediante la aplicación de los criterios establecidos en el artículo 17 del Reglamento (CE) n.º 1380/2013 del Parlamento Europeo y del Consejo, de 11 de diciembre de 2013, sobre la política pesquera común. Asimismo, a esta cantidad se adiciona un 0,0231 % de la cuota total a las almadrabas para tener en cuenta las posibles capturas de almadrabas dedicadas a túnidos menores en el Mediterráneo.

c) Un 11,6995 % de la cuota se asignará a las flotas de los epígrafes f), g), y h) en función del criterio de capturas históricas previsto en apartado 3 a) del artículo 27 de la Ley 3/2001, de 26 de marzo, teniendo en cuenta que no existen diferencias significativas en cuanto a los criterios socioeconómicos y de dependencia de los apartados 3 c) y 4 de dicho artículo 27 y socioeconómicos de los meritados reglamentos de la Unión y que en consecuencia se pueden atribuir el mismo valor a todos ellos.

d) Un 0,7273 % de la cuota se reserva para la captura accesoria de las flotas de palangre de superficie y currican para bonito del norte y la pesca recreativa.

2. En aplicación de los criterios señalados en el apartado anterior, la distribución inicial de la cuota asignada al Reino de España se distribuirá en los siguientes porcentajes y con los criterios que a continuación se indican:

a) El 87,1501 % de cuota española se destinará a los buques y almadrabas incluidos en los grupos a), b), c), d) y e) del censo específico de atún rojo del artículo 3, ponderándose los criterios consignados en el apartado 1 con la distribución del 60 % atendiendo a la historicidad de capturas conforme al artículo 27.3 a) de la Ley 3/2001, de 26 de marzo, y de los Reglamentos (CE) n.º 1380/2013 del Parlamento Europeo y del Consejo, de 11 de diciembre de 2013, y (UE) 2016/1627 del Parlamento Europeo y el Consejo de 14 de septiembre de 2016, y del 40 % para los criterios socioeconómicos y de dependencia de los apartados 3 c) y 4 de dicho artículo 27 y socioeconómicos de los meritados reglamentos de la Unión. A la lista de almadrabas se le adicionará, conforme el apartado 1 b), un 0,0231 % para la almadraba de túnidos menores del Mediterráneo.

Distribución de la cuota entre las flotas de las listas a), b), c), d) y e)	
Flotas	**Porcentaje cuota inicial asignada para cada grupo respecto al 87,1501 %**
Flota cebo vivo del Cantábrico y Noroeste	22,2203
Flota cañas y línea de mano del Estrecho	6,8993
Flota de palangre y línea de mano	14,1313
Flota cerco del Mediterráneo	28,9554
Almadrabas	27,7937
Total flotas a), b), c), d), e) artículo 3	100

* Se debe adicionar un 0,0231 % de la cuota de la lista e) para la almadraba de pequeños túnidos en el Mediterráneo.

b) El 11,6995 % de cuota se destinará a la lista de buques incluidos en las listas f), g) y h) repartiéndose entre ellos en función de la captura histórica desempeñada por cada flota conforme al artículo 27.3 a) de la Ley 3/2001, de 26 de marzo, y de los Reglamentos (CE) n.º 1380/2013 del Parlamento Europeo y del Consejo, de 11 de diciembre de 2013, y (UE) 2016/1627 del Parlamento Europeo y el Consejo de 14 de septiembre de 2016, teniendo en cuenta que no existen diferencias significativas en cuanto a los criterios socioeconómicos y de dependencia de los apartados 3.c) y 4 de dicho artículo 27 y socioeconómicos de los meritados reglamentos de la Unión y que en consecuencia se pueden atribuir el mismo valor a todos ellos, con las siguientes condiciones: en los años 1965-1981 para la flota con base en las Islas Canarias, de 1983 a 1998 para la flota de artes menores del Mediterráneo y la captura media por buque en los años en que han estado activos los buques artesanales en el Estrecho de captura limitada multiplicado por el número de buques incluidos en el censo específico. Así, la asignación para cada flota será la siguiente:

1.º La flota del censo del epígrafe f) con base en los puertos canarios dispone del 7,9263 % de la cuota española.
2.º La flota del censo del epígrafe g) de artes menores del Mediterráneo dispone del 2,8754 % de la cuota española.
3.º La flota del censo del epígrafe h) de buques artesanales que capturan de forma esporádica la especie en aguas del Estrecho dispone de un 0,8978 % de la cuota española.

c) Se reserva un 0,7273 % de la cuota de España para las flotas que no tienen una actividad dirigida al atún rojo de la forma siguiente:

1.º Un 0,1696 % para las capturas fortuitas de las flotas de buques curricaneros autorizados para el ejercicio de la pesca de bonito del norte (*Thunnus alalunga*) en el Atlántico Nordeste y Golfo de Vizcaya y los buques palangreros de superficie autorizados en las zonas 2 y 3 de la Orden AAA/658/2014, de 22 de abril por la que se regula la pesca con el arte de palangre de superficie para la captura de especies altamente migratorias.
2.º Un 0,5577 % para la retención de eventuales ejemplares muertos en la actividad recreativa dirigida a atún rojo de embarcaciones de la lista sexta y séptima del registro de matrícula de buques. Estos buques deberán practicar la captura y suelta del atún rojo que llegue vivo al costado del buque.

3. La Secretaría General de Pesca realizará una distribución de cuota asignando de forma individual posibilidades de pesca a todos los buques y almadrabas contenidos en las letras a), b), c), d) y e) del artículo 3.1 atendiendo al menos a uno de los criterios del artículo 27 de la Ley 3/2001, de 26 de marzo.
Las posibilidades de pesca correspondientes a las flotas de las listas f), g) y h) del artículo 3.1 no se distribuirán de forma individual por buque conforme al artículo 27 de la Ley 3/2001, de 26 de marzo, ni podrán por tanto ser objeto de trasmisiones conforme al artículo 29 de la Ley. La Secretaría General de Pesca podrá dictar cada año resoluciones para cada una de estas flotas con el fin de fijar las condiciones que debe observar la pesquería para cada temporada, según las medidas adoptadas por la CICAA y que podrán contener límites de captura por buque, periodo de pesca o asignación a grupos de buques por puertos, zonas o provincias.
Los buques y almadrabas incluidos dentro de un mismo grupo del censo específico podrán solicitar la gestión conjunta de cuota, especificando en la solicitud los barcos implicados en esta operación que participarán con el total de su cuota asignada en el momento de solicitar la misma.
Las solicitudes de gestión conjunta de cuota, que deberán estar firmadas por los armadores de los buques interesados, se presentarán en la Secretaría General de Pesca del Ministerio de Agricultura, Pesca y Alimentación por medios electrónicos, cuando el solicitante se encuentre entre los sujetos recogidos en el artículo 14.2 de la Ley 39/2015, de 1 de octubre, del Procedimiento Administrativo Común de las Administraciones Públicas, o, en caso contrario, en cualquiera de los lugares previstos en el artículo 16.4 de la Ley 39/2015, de 1 de octubre, y se dirigirán al Director General de Recursos Pesqueros.
La Dirección General de Recursos Pesqueros deberá comunicar por escrito la autorización de esta gestión conjunta. El plazo máximo para resolver y notificar la autorización o denegación será de un mes. Transcurrido dicho plazo sin que se hubiera dictado y notificado la resolución expresa, se podrá entender desestimada la solicitud por silencio administrativo, sin perjuicio de

la obligación de dictar resolución expresa, de acuerdo con la disposición adicional sexta de la Ley 3/2001, de 26 de marzo.

Contra la resolución del procedimiento, que no agota la vía administrativa, podrá interponerse recurso de alzada, en el plazo máximo de un mes, contado a partir del día siguiente al de su notificación, o en cualquier momento a partir del día siguiente a aquel en que transcurriera el plazo para resolver y notificar, de acuerdo con dispuesto en los artículos 121 y 122 de la Ley 39/2015, de 1 de octubre."

Artículo 4 bis. *Gestión conjunta de posibilidades de pesca.*

1. Los buques y almadrabas incluidos dentro de un mismo grupo del censo específico con asignación de posibilidades de pesca y que se encuentren en situación de alta en el Registro General de la Flota Pesquera podrán solicitar la gestión conjunta de cuota, especificando en la solicitud los buques implicados en esta operación que participarán con el total de su cuota asignada en el momento de solicitar la misma.

2. La gestión conjunta de posibilidades de pesca implicará la puesta en común de la totalidad de posibilidades de pesca asignadas a los buques participantes de una misma lista para su explotación indistinta por parte de todos ellos durante el ejercicio.

El grupo o entidad de gestión conjunta gestionará durante el ejercicio las posibilidades de pesca.

El grupo o entidad de gestión conjunta no podrá transmitir con carácter definitivo las posibilidades de pesca ni utilizar otro mecanismo de gestión que pueda dar lugar a una modificación definitiva de las posibilidades de pesca disponibles.

3. Durante un mismo ejercicio, no se permitirán altas ni bajas de buques en el mecanismo de gestión conjunta, salvo por cambio de armador o siniestro del buque, y siempre que en ese momento se encontrase en situación de saldo positivo de las posibilidades de pesca inicialmente asignadas.

4. En caso de salida de la gestión conjunta de un buque antes de la finalización del ejercicio, por cambio de armador o siniestro del buque, el buque saliente conservará las posibilidades de pesca resultantes de restar a las posibilidades de pesca inicialmente asignadas al buque las posibilidades consumidas a consecuencia de la actividad desarrollada durante el ejercicio. La persona titular de la Dirección General de Pesca Sostenible dictará resolución indicando estas posibilidades de pesca.

5. Si en el plazo de un mes no se hubiera notificado la resolución, la solicitud se entenderá desestimada en virtud de la disposición adicional segunda de la Ley 5/2023, de 17 de marzo.

6. Contra la resolución del procedimiento, que no agota la vía administrativa, podrá interponerse recurso de alzada ante la Secretaría General de Pesca, en el plazo máximo de un mes, contado a partir del día siguiente al de su notificación, o en cualquier momento a partir del día siguiente a aquel en que transcurriera el plazo para resolver y notificar, de acuerdo con dispuesto en los artículos 121 y 122 de la Ley 39/2015, de 1 de octubre.

Artículo 4 ter. *Gestión en común de límites del volumen de capturas.*

1. Los buques incluidos dentro de un mismo grupo del censo específico de las listas f) y g) del artículo 3.1 con límites del volumen de captura y en situación de alta en el Registro General de la Flota Pesquera podrán solicitar la gestión en común de sus límites, especificando en la solicitud los buques implicados en esta operación que participarán con el total de sus límites en el momento de solicitar la misma.

2. Las gestiones en común de buques de las listas f) y g) requerirán autorización de la persona titular de la Dirección General de Pesca Sostenible.

3. Las solicitudes de gestiones en común se dirigirán a la Dirección General de Pesca Sostenible del Ministerio de Agricultura, Pesca y Alimentación de acuerdo con lo establecido en la Ley 39/2015, de 1 de octubre, a través de la sede electrónica asociada del Ministerio de Agricultura, Pesca y Alimentación.

4. La persona titular de la Dirección General de Pesca Sostenible dictará resolución por la que se autorizará o denegará la gestión en común y se notificará por medios electrónicos en el plazo máximo de siete días hábiles desde la fecha en que la solicitud haya tenido entrada en el registro electrónico de la Administración competente para su tramitación.

Si en el plazo de siete días hábiles no se hubiera notificado la resolución, la solicitud se entenderá desestimada, en virtud de la disposición adicional segunda de la Ley 5/2023, de 17 de marzo.

5. Contra la resolución del procedimiento, que no agota la vía administrativa, podrá interponerse recurso de alzada ante la Secretaría General de Pesca, en el plazo máximo de un mes, contado a partir del día siguiente al de su notificación, o en cualquier momento a partir del día siguiente a aquel en que transcurriera el plazo para resolver y notificar, de acuerdo con dispuesto en los artículos 121 y 122 de la Ley 39/2015, de 1 de octubre.

Artículo 4 quater. *Flexibilidad interanual.*

1. Hasta un 20 % de las posibilidades de pesca disponibles para un determinado ejercicio que no se hayan consumido en el mismo, podrán utilizarse en el ejercicio siguiente.

2. Hasta el 50 % de dicha cantidad se podrá integrar en la reserva de posibilidades de pesca del ejercicio siguiente de conformidad con lo dispuesto en el artículo 3 bis.

3. La cantidad restante se distribuirá de forma proporcional entre los buques o grupos de buques que no hubieran consumido la totalidad de las posibilidades de pesca asignadas.

Artículo 4 quinquies. *Reactivación de buques en situación de baja provisional.*

En los casos de reactivación de buques de las listas a), b), c), d) y e) del artículo 3.1 en situación de baja provisional se les asignarán las posibilidades de pesca de que disponían en el momento de iniciar dicha baja provisional, en el ejercicio siguiente a la fecha de su reactivación.

En los casos de reactivación de buques de las listas f) y g) en situación de baja provisional reiniciarán su actividad pesquera con respecto a este stock en el ejercicio siguiente a la fecha de su reactivación.

Artículo 4 sexies. *Sustituciones.*

1. Los buques incluidos en el censo de atún rojo publicado con carácter anual podrán ser sustituidos por otros buques, previa autorización de la persona titular de la Dirección General de Pesca Sostenible.

2. El buque incluido en el censo de atún rojo que solicite ser sustituido deberá contar con posibilidades de pesca, en caso de ser un buque de las listas a) a la e) del artículo 3.1. Las posibilidades de pesca serán asignadas al buque que se incluya en el censo de atún rojo mediante la misma resolución de autorización.

En el caso de las listas f) y g), la sustitución se hará efectiva en el ejercicio siguiente, salvo que no haya capturado atún rojo en el momento de formular la solicitud.

3. Se deberán respetar las limitaciones de acceso existentes a los caladeros implicados que estén vigentes en el momento de solicitar la sustitución, en particular si existieran limitaciones para la capacidad dispuestas por la Organización Regional de Pesca implicada que esté vigente en el momento de la solicitud.

4. Las solicitudes de autorización de sustitución de buques se dirigirán a la persona titular de la Dirección General de Pesca Sostenible del Ministerio de Agricultura, Pesca y Alimentación de acuerdo con lo establecido en la Ley 39/2015, de 1 de octubre, a través de la sede electrónica asociada del Ministerio de Agricultura, Pesca y Alimentación.

5. La persona titular de la Dirección General de Pesca Sostenible dictará resolución por la que se autorizará o denegará la sustitución y se notificará por medios electrónicos en el plazo máximo de siete días hábiles desde la fecha en que la solicitud haya tenido entrada en el registro electrónico de la Administración competente para su tramitación.

Si en el plazo de siete días hábiles no se hubiera notificado la resolución, la solicitud se entenderá desestimada, en virtud de la disposición adicional segunda de la Ley 5/2023, de 17 de marzo.

6. Contra la resolución del procedimiento, que no agota la vía administrativa, podrá interponerse recurso de alzada ante la persona titular de la Secretaría General de Pesca, en el plazo máximo de un mes, contado a partir del día siguiente al de su notificación, o en cualquier momento a partir del día siguiente a aquel en que transcurriera el plazo para resolver y notificar, de acuerdo con dispuesto en los artículos 121 y 122 de la Ley 39/2015, de 1 de octubre.

Artículo 4 septies. *Gestión de posibilidades de pesca no utilizadas.*

1. La Secretaría General de Pesca podrá disponer de las posibilidades de pesca no utilizadas por parte de un buque o grupo de buques de acuerdo con lo establecido en el artículo 42 de la Ley 5/2023, de 17 de marzo.

2. A efectos del presente real decreto, se entiende por no utilización de las posibilidades de pesca la no captura de un mínimo del 5 % de las posibilidades de pesca de atún rojo por parte de un buque o grupo de buques que las tiene atribuidas al inicio de cada periodo de gestión durante dos periodos de gestión completos y consecutivos, lo que conllevará que dichas posibilidades pasen a disposición de la Administración de modo definitivo.

3. De conformidad con lo dispuesto en el artículo 42.5 de la Ley 5/2023, de 17 de marzo, los buques o grupos de buques que no capturen un mínimo del 5 % de las posibilidades de pesca de atún roja asignadas debido a que se destine a su engorde en granjas o instalaciones de cría, o a almadrabas, quedarán exceptuados de la aplicación de lo previsto en el apartado anterior, siempre que el buque o grupo de buques cedentes continúen ejerciendo actividad pesquera.

4. La persona titular de la Secretaría General de Pesca dictará resolución, que se publicará en el “Boletín Oficial del Estado”, acordando la puesta a su disposición de las posibilidades de pesca no utilizadas, previa audiencia al armador y propietario de los buques o grupos de buques que las tengan asignadas.

La Secretaría General de Pesca dispondrá de estas posibilidades de pesca, distribuyéndolas, mediante resolución publicada en el “Boletín Oficial del Estado” de conformidad con los criterios establecidos en el artículo 4 del presente real decreto.

Artículo 5. *Transmisión de posibilidades.*

1. Los buques y almadrabas incluidos en el censo específico en las letras a), b), c), d) y e) del artículo 3.1 a los que se ha realizado una asignación individualizada de posibilidades conforme al artículo 4, podrán realizar la transmisión de las posibilidades que se les haya asignado bajo las siguientes condiciones:

a) Para la tramitación de una transmisión de posibilidades se deberá remitir una solicitud con al menos diez días de antelación sobre la fecha prevista para hacer uso de estas posibilidades.

Las solicitudes de autorización de transmisión de posibilidades de pesca, que deberán estar firmadas por los armadores del buque o almadraba cedente y receptor, se presentarán en la Secretaría General de Pesca, del Ministerio de Agricultura, Pesca y Alimentación por medios electrónicos, cuando el solicitante se encuentre entre los sujetos recogidos en el artículo 14.2 de la Ley 39/2015, de 1 de octubre, del Procedimiento de las Administraciones Públicas, o, en caso contrario, en cualquiera de los lugares previstos en el artículo 16.4 de la Ley 39/2015, de 1 de octubre, y se dirigirán al Director General de Recursos Pesqueros, cuando tengan carácter definitivo y al Director General de Ordenación Pesquera y Acuicultura, cuando tengan carácter temporal.

b) La Dirección General correspondiente recabará el informe preceptivo de las comunidades autónomas del puerto base del buque o frente a cuya costa se ubique la almadraba, de conformidad con lo establecido en el artículo 28 de la Ley 3/2001, de 26 de marzo. El plazo para la respuesta de la comunidad autónoma será de siete días hábiles y no será vinculante.

c) Una vez recibida la respuesta de la comunidad autónoma o tras cumplirse el plazo, la Dirección General correspondiente emitirá una resolución aceptando o denegando la transferencia, que deberá ser notificada a los armadores cedente y receptor.

El plazo máximo para resolver y notificar la autorización o denegación será de un mes. Transcurrido dicho plazo sin que se hubiera notificado la resolución expresa, se podrá entender desestimada la solicitud por silencio administrativo, sin perjuicio de la obligación de dictar resolución expresa, de acuerdo con la disposición adicional sexta de la Ley 3/2001, de 26 de marzo.

Contra la resolución del procedimiento, que no agota la vía administrativa, podrá interponerse recurso de alzada ante la Secretaría General de Pesca, en el plazo máximo de un mes, contado a partir del día siguiente al de su notificación, o en cualquier momento a partir del día siguiente a aquel en que transcurriera el plazo para resolver y notificar, de acuerdo con dispuesto en los artículos 121 y 122 de la Ley 39/2015, de 1 de octubre.

d) De acuerdo con lo dispuesto en el artículo 28.1.d) de la Ley 3/2001, de 26 de marzo, se establece en un 30 % el porcentaje máximo de la cuota española que puede acumular una empresa o grupo de empresas relacionadas societariamente en virtud de las cesiones que puedan llevarse a cabo según lo previsto en este artículo tanto de forma temporal como definitiva. Este porcentaje se calculará en relación a la cuota total del Reino de España para cada campaña.

e) Cada armador podrá transmitir de forma temporal o definitiva, requiriendo esta última el consentimiento expreso del propietario del buque, el total o una parte de las posibilidades de pesca que se le hayan asignado a uno o varios buques o almadrabas pertenecientes al mismo grupo.

Cuando la transmisión temporal lo sea por el total de la cuota disponible para ese buque o almadraba, ello implicará el abandono de la pesquería durante el año en que se realice la cesión, aunque el buque o almadraba cedente podrá mantenerse en el censo específico.

No se permitirá la transmisión definitiva entre los grupos independientes y cerrados definidos en el artículo 3.1 que componen el censo específico de la flota autorizada para el ejercicio de la pesca de atún rojo.

f) La transmisión de carácter definitivo del total de posibilidades de pesca supondrá el abandono definitivo del ejercicio de la pesquería a partir de la siguiente campaña de pesca, y por tanto del censo del buque o almadraba cedente.

El cedente deberá disponer, en el momento de la transmisión, del total de la cuota anual asignada sin haber consumido parcialmente la misma antes de la cesión para que ésta pueda ser utilizada por el buque receptor en el mismo año en que se realiza la cesión. Si no es así, la transmisión se podrá hacer, pero tan solo surtirá efecto a partir del 1 de enero del año próximo, pudiéndose hacer una transmisión parcial para lo que queda del año en curso con el resto de posibilidades no consumidas.

g) Un buque acogido a paralización definitiva de la actividad pesquera que hubiera recibido ayudas públicas al desguace no podrá ceder sus cuotas de manera definitiva. La cuota de los buques que se acojan a tales ayudas acrecerá a los buques o almadrabas incluidos en su mismo grupo en proporción a las cuotas de las que dispongan.

h) Las posibilidades sobrantes no utilizadas por uno de los grupos establecidos por el artículo 3 cuando se cierre su pesquería, si no han sido objeto de cesión previa, podrán redistribuirse por el Director General de Recursos Pesqueros entre los demás grupos de buques y artes incluidos en el censo específico que mantenga abierta su pesquería, según los mismos porcentajes y, dentro de cada grupo, en función del reparto interno que se hubiere decidido.

2. Las listas f) y g) del artículo 3.1 podrán transmitir temporalmente el total o una parte de las posibilidades de pesca de su lista a otros buques o grupos de buques con reparto individual o a listas con asignación de límites del volumen de capturas, para lo que se requerirá unanimidad de todos los armadores de los buques de las citadas listas f) o g).

Asimismo, se podrá transmitir a las listas f) y g) posibilidades de pesca de otros buques o grupos de buques con reparto individual o de listas con asignación de límites del volumen de capturas.

Artículo 5 bis. *Mecanismo de optimización.*

1. De conformidad con lo previsto en el artículo 39 de la Ley 5/2023, de 17 de marzo, se establece un mecanismo de optimización en la gestión de las posibilidades de pesca para el stock del atún rojo del Atlántico y Mediterráneo.

2. Cada año, si se estima que existiera un sobrante de cuota para un buque o grupo de buques y dicho sobrante representara una cantidad superior al consumo que dicho buque o grupo de buques pudiera realizar, la persona titular de la Secretaría General de Pesca podrá fijar mediante resolución, oído el sector y las comunidades autónomas, dicho sobrante en una cuota común que operará como mecanismo de optimización anual. Dicha resolución se publicará en el "Boletín Oficial del Estado" y en ella se indicarán las cantidades sobrantes por buque o grupo de buques, así como la cantidad disponible del mecanismo de optimización anual.

Por cantidad superior al consumo que un buque o grupo de buques pudiera realizar se entenderá cualquier cantidad superior a los consumos realizados en el momento que se disponga en la resolución de optimización y el 31 de diciembre para ese buque o grupo de buques en cualquiera de los últimos tres años.

3. A partir de la publicación de la resolución en el "Boletín Oficial del Estado", las cuotas integrantes de ese mecanismo de optimización anual del stock estarán a disposición de todos los buques incluidos dentro del ámbito de aplicación de este real decreto, una vez hayan agotado las posibilidades de pesca que les hayan sido inicialmente asignadas y hasta el consumo total de la cuota común. En caso de gestión conjunta, los buques que participen de la misma sólo podrán acceder a la cuota común del mecanismo de optimización una vez hayan agotado la cuota que gestionan de forma conjunta.

4. No podrán beneficiarse del mecanismo de optimización anual del uso de cuotas, los buques con posibilidades de pesca que presenten a fecha indicada en la resolución de optimización un rebasamiento en el consumo superior al 10 % de su cuota adaptada.

5. Con el objeto de determinar las cantidades sobrantes que se destinarán al mecanismo de optimización, no se autorizarán transmisiones temporales que hayan tenido entrada en el registro electrónico de la Administración competente para su tramitación durante el periodo de tiempo que fije la resolución que acuerde el mecanismo de optimización.

6. En caso de no consumo de la cantidad total destinada a este mecanismo de optimización, dicha cantidad se utilizará de conformidad con lo dispuesto en el artículo 4 quater.

Artículo 6. *Medidas de gestión de la pesquería.*

Mediante resolución de la Secretaría General de Pesca se determinarán las condiciones específicas de gestión de la pesquería de acuerdo con las respectivas recomendaciones adoptadas por la CICAA.

Artículo 7. *Pesca deportiva y recreativa.*

1. El ejercicio de la pesca deportiva y recreativa solo podrá realizarse cuando exista cuota disponible. En su ejercicio se adoptarán en todo momento las medidas necesarias para asegurar la devolución con vida de los atunes capturados.

2. Cuando no se hubiere podido evitar la muerte de un ejemplar de atún rojo se deberá cesar la actividad de captura y suelta y, siempre que haya cuota disponible, se deberá realizar la preceptiva declaración de captura en la que se detalle el peso y la talla del ejemplar y desembarcarlo entero, prohibiéndose su comercialización.

Artículo 7 bis. *Granjas o instalaciones de cría de atún rojo.*

1. La Secretaría General de Pesca establecerá un registro de granjas o instalaciones de cría de atún rojo autorizadas a la introducción en jaula y su posterior alimentación con el propósito de engordarlos e incrementar su biomasa total.

Podrán ser incluidas en este registro todas aquellas granjas autorizadas y registradas en la CICAA.

2. Para su acceso al registro, los titulares de granjas deberán presentar una solicitud a la persona titular de la Secretaría General de Pesca, a través de la sede electrónica asociada

del Ministerio de Agricultura, Pesca y Alimentación, antes del 15 de enero del año en que se quiera registrar la granja. La Secretaría General de Pesca comprobará el cumplimiento de los requisitos exigidos para su incorporación al mismo.

3. Anualmente, al final de cada campaña, la persona titular de la Secretaría General de Pesca publicará el registro de granjas, su ubicación geográfica y la capacidad de entrada utilizada por cada una de ellas, mediante resolución en el "Boletín Oficial del Estado".

Artículo 7 ter. *Planes de ordenación de las granjas.*

1. Antes del 25 de enero de cada año, los titulares de granjas dedicadas a la cría de atún rojo ubicadas en aguas españolas deberán remitir a la persona titular de la Dirección General de Pesca Sostenible de la Secretaría General de Pesca sus planes preliminares de ordenación de las granjas, a través de la sede electrónica asociada del Ministerio de Agricultura, Pesca y Alimentación. Tras el análisis de los planes, la Secretaría General de Pesca enviará el plan preliminar a la Comisión Europea en el plazo obligatorio dispuesto por la misma.

2. A tal efecto, dichos planes deberán incluir información sobre las entradas procedentes de cerco y/o almadrabas tanto propias de la empresa como procedentes de otras empresas nacionales, otras empresas de Estados miembros o de terceros países.

3. Si la capacidad de entrada total conforme a las solicitudes formuladas por todas las granjas no sobrepasara el límite establecido por la Comisión Europea, se asignará a cada granja lo solicitado.

4. Si la capacidad de entrada total conforme a las solicitudes formuladas por todas las granjas sobrepasara el límite establecido por la Comisión Europea, se aplicarán los siguientes criterios:

a) El 90 % conforme a la capacidad de entrada utilizada en el año anterior según conste en la resolución a que se refiere el artículo 7 bis.3.

b) El 10 % para nuevas entradas. Si no las hubiera, el 100 % se repartirá de conformidad con lo dispuesto en la letra a).

5. En el momento de confirmar el plan definitivo, sobre la información que aporten las granjas se volverá a revisar el reparto de la capacidad de entrada, para ajustarla en consecuencia.

6. Finalmente, antes del 30 de abril, los titulares de granjas dedicadas a la cría de atún rojo ubicadas en aguas españolas deberán remitir a la persona titular de la Dirección General de Pesca Sostenible de la Secretaría General de Pesca sus planes de ordenación de las granjas revisados, a través del registro electrónico del Ministerio de Agricultura, Pesca y Alimentación.

7. Una vez recibidos los planes de ordenación de granjas revisados, la Secretaría General de Pesca elaborará un listado de granjas dedicadas a la cría de atún rojo ubicadas en aguas españolas.

8. Con el envío de los planes de ordenación de las granjas definitivos, la Secretaría General de Pesca enviará dicho plan definitivo a la Comisión Europea antes del 15 de mayo de cada año.

Artículo 8. *Medidas de control.*

1. Conforme a lo dispuesto en el artículo 32 del Reglamento (UE) n.º 2016/1627 del Parlamento Europeo y el Consejo de 14 de septiembre de 2016, los buques autorizados a pescar atún rojo y aquellos que lo pescan de manera accesoria solo podrán transbordar sus capturas, previa autorización de la Secretaría General de Pesca, que establecerá las condiciones y requisitos, en los puertos autorizados.

Las solicitudes de transbordo firmadas por los armadores implicados se presentarán en la Secretaría General de Pesca, del Ministerio de Agricultura, Pesca y Alimentación por medios electrónicos, cuando el solicitante se encuentre entre los sujetos recogidos en el artículo 14.2 de la Ley 39/2015, de 1 de octubre, o, en caso contrario, en cualquiera de los lugares previstos en el artículo 16.4 de la Ley 39/2015, de 1 de octubre, y se dirigirán al Director General de Ordenación Pesquera y Acuicultura.

La Dirección General de Ordenación Pesquera y Acuicultura notificará a los armadores de los buques la autorización correspondiente en un plazo máximo de setenta y dos horas. Transcurrido dicho plazo sin que se hubiera notificado la resolución expresa, se podrá entender desestimada la solicitud por silencio administrativo, sin perjuicio de la obligación de dictar resolución expresa, de acuerdo con la disposición adicional sexta de la Ley 3/2001, de 26 de marzo.

Contra la resolución del procedimiento, que no agota la vía administrativa, podrá interponerse recurso de alzada ante la Secretaria General de Pesca, en el plazo máximo de un mes, contado a partir del día siguiente al de su notificación, o en cualquier momento a partir del día siguiente a aquel en que transcurriera el plazo para resolver y notificar, de acuerdo con dispuesto en los artículos 121 y 122 de la Ley 39/2015, de 1 de octubre.

2. Los capitanes de los buques que pesquen atún rojo realizarán una comunicación previa al desembarque conforme a lo dispuesto en el artículo 31 del Reglamento (UE) n.º 2016/1627 del Parlamento Europeo y el Consejo de 14 de septiembre de 2016, según las condiciones que establezca la Secretaría General de Pesca.

Si el caladero de pesca se encuentra a menos de cuatro horas del puerto, las cantidades estimadas de atún rojo retenidas a bordo podrán modificarse en cualquier momento antes de la llegada.

En caso de desembarque en puerto de otro Estado miembro, además de esta comunicación, se realizará otra a las autoridades del Estado miembro de desembarque en los términos que ese Estado indique.

En caso de desembarque en un puerto no perteneciente a la Unión Europea, además de la comunicación en los términos en que el tercer país disponga, se deberá remitir a la Subdirección General de Control e Inspección de la Dirección General de Ordenación Pesquera y Acuicultura del Ministerio de Agricultura, Pesca y Alimentación, de forma inmediata, copia de la hoja del diario donde figuren todos los datos del desembarque.

Artículo 9. *Infracciones y sanciones.*

El incumplimiento de lo previsto en el presente real decreto será sancionado conforme a lo dispuesto en el título V, sobre régimen de infracciones y sanciones, de la Ley 3/2001, de 26 de marzo.

Disposición adicional primera. *Censo buques autorizados.*

El censo específico establecido en el artículo 3 recogerá todas las transferencias definitivas de cuota operadas hasta la fecha de entrada en vigor del presente real decreto y será publicado cada año con las debidas actualizaciones en función de las transferencias autorizadas conforme al artículo 5.

Disposición adicional segunda. *Asignación de posibilidades de pesca en caso de disminución de la cuota del Reino de España a una cantidad igual o inferior a la establecida para el ciclo 2023-2025.*

En caso de producirse una disminución de la cuota asignada al Reino de España, de modo que llegue a una cantidad igual o inferior a la establecida para el ciclo 2023-2025, no se aplicará la asignación de posibilidades de pesca a los nuevos grupos de captura fortuita previstos en el apartado 1.a) del artículo 4 del presente real decreto, distribuyéndose esa cuota conforme a los criterios de reparto establecidos en el apartado 1.a).

Téngase en cuenta que esta actualización por la que se renombra la disposición adicional única como primera y se añade la segunda, establecida por el art. único.14 del Real Decreto 362/2026, de 29 de abril, Ref. BOE-A-2026-9436, produce efectos el 1 de enero de 2027, según establece su disposición final única.

Disposición derogatoria única. *Derogación normativa.*

Quedan derogadas las siguientes normas:

1. Del Real Decreto 71/1998, de 23 de enero, por el que se regula el ejercicio de la pesca de túnidos y especies afines en el Mediterráneo:

a) El artículo 2.a).
b) El artículo 6.
c) La fila reguladora del atún rojo de la tabla del artículo 7.
d) El artículo 10.
e) El primer párrafo del artículo 14.
f) La disposición adicional primera.
g) La disposición adicional segunda.

2. La Orden APM/264/2017, de 23 de marzo, por la que se regula la pesquería de atún rojo en el Atlántico Oriental y Mediterráneo.

Disposición final primera. *Título competencial.*

Este real decreto se dicta al amparo del artículo 149.1.19.ª de la Constitución, que atribuye al Estado la competencia exclusiva en materia de pesca marítima.

Disposición final segunda. *Entrada en vigor.*

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

§ 111

Orden APA/102/2019, de 23 de enero, por la que se regula la reserva marina de interés pesquero de la Isla de Tabarca, y se definen su delimitación y usos permitidos

Ministerio de Agricultura, Pesca y Alimentación
«BOE» núm. 33, de 7 de febrero de 2019
Última modificación: sin modificaciones
Referencia: BOE-A-2019-1680

La gestión moderna del medio marino y de la conservación de sus recursos hace imprescindible un especial desarrollo de las medidas de protección y de regeneración de los mismos. En este sentido, la Ley 3/2001, de 26 de marzo, de Pesca Marítima del Estado, dedica el capítulo III del título I a las medidas de protección y regeneración de los recursos pesqueros mediante el establecimiento de zonas de protección pesquera, las cuales, por las especiales características del medio marino son idóneas para la protección, regeneración y desarrollo de las especies pesqueras. Tal y como establece la Ley, en estas zonas podrá estar prohibido el ejercicio de la pesca o limitado al uso de determinados artes.

Estas medidas se han visto reforzadas recientemente con la ampliación de la definición de las reservas marinas al haberse añadido a la Ley 3/2001, de 26 de marzo, de Pesca Marítima del Estado, el concepto de protección de hábitats y ecosistemas, y definiendo a las reservas marinas como lugares que además contribuyen a la preservación de la riqueza natural de determinadas zonas, la conservación de las diferentes especies marinas o la recuperación de los ecosistemas.

Con fecha 4 de abril de 1986 y mediante Orden del Ministerio de Agricultura, Pesca y Alimentación se creó la reserva marina de la isla de Tabarca, primera de las establecidas y que junto con las otras diez que gestiona el Departamento, conforman la Red de Reservas Marinas de España.

Esta Orden fue modificada parcialmente mediante la de 15 de junio de 1988, para permitir el calamento de dos morunas gruesas a la Cofradía de Pescadores de Tabarca y crear la comisión de gestión y seguimiento de la reserva marina.

El tiempo transcurrido desde su creación, así como la experiencia de gestión adquirida a lo largo de estos años, ha puesto de relieve la necesidad de revisar a fondo y actualizar, en la línea de lo ya hecho con la regulación de otras reservas marinas, la correspondiente a la de la isla de Tabarca.

Así, por lo que se refiere a la delimitación de la reserva marina, con la presente orden se consiguen tres objetivos. El primero, corregir un error en la ubicación de la reserva marina tal y como fue acordada en su día en la posición definida en los estudios previos a su declaración. Este error se debe a que en la Orden de 4 de abril de 1986 no se hizo referencia al Datum aplicable a las coordenadas de los vértices que definen la reserva marina. Al ser trasladadas esas coordenadas a una carta náutica posterior sin aplicarles la corrección que indicaba la carta náutica sobre la que inicialmente se posicionó la reserva

marina, la posición resultante de la reserva marina quedó desplazada hacia el SSW una distancia correspondiente a la corrección no aplicada por el cambio de Datum. El segundo objetivo es el de incluir en la reserva marina las zonas a levante de la misma que, estudiadas a fondo con nuevas herramientas y tecnologías, han revelado la presencia en ellas de elementos protegidos por la normativa ambiental, avaladas por los estudios e informes del Instituto Español de Oceanografía y de la Universidad de Alicante. Esta nueva delimitación supone una considerable mejora de la reserva marina en cuanto a sus posibilidades como figura de protección pesquera que actúe en beneficio de la repoblación y la regeneración de los recursos pesqueros de la zona, permitiendo además, una actividad pesquera artesanal responsable y sostenible en aguas exteriores sin perjuicio del cumplimiento de las obligaciones derivadas del reconocimiento de Tabarca como Lugar de Importancia Comunitaria y como Zona de Especial Protección para las Aves. Finalmente, el tercer objetivo es establecer una zonificación interna con regulación de usos en cada una de las zonas de acuerdo a sus características y para lograr los objetivos pretendidos con el establecimiento de la reserva marina.

Las coordenadas se refieren al Datum WGS 84, equivalente al ETSR 89, porque la cartografía náutica oficial está referida a WGS 84, ello aporta una mayor precisión al ser el mismo de la cartografía náutica de la zona.

La regulación de los usos pesqueros, tanto por lo que respecta a modalidades como a características técnicas también es revisada y actualizada para adecuarla al objetivo de que la actividad pesquera en la reserva marina sea compatible con la protección, y sostenible y rentable a largo plazo. La inclusión de nuevas modalidades de pesca se lleva a cabo a propuesta del propio sector pesquero, para diversificar el esfuerzo pesquero y favorecer así una explotación más racional de los recursos, no concentrada exclusivamente en aquellos recursos que son objetivo de una única modalidad. Para evaluar el resultado de esta línea de actuación, todas las modalidades pesqueras, y especialmente las ahora incluidas, serán objeto de un seguimiento espacio – temporal que permitirá, en función de los resultados que se obtengan, adecuar las medidas de gestión para lograr el objetivo con el que fue creada la reserva marina. Y esto lleva a otro elemento que es necesario introducir y definir adecuadamente, un elemento fundamental de la gestión pesquera de la reserva marina que es el censo específico de pesca profesional, existente en todas las demás reservas marinas y que ha demostrado ser imprescindible para una adecuada gestión y seguimiento de la actividad pesquera en las reservas marinas. Para su definición, se ha estudiado la actividad pesquera, las características de las embarcaciones habituales, y la frecuentación de embarcaciones en los tres años anteriores a la preparación de la presente orden.

Por lo que respecta a las actividades subacuáticas de recreo, en el año 2000 se hizo una modificación que introdujo una regulación más detallada de su práctica mediante la Orden de 24 de julio de 2000, por la que se modifica la de 26 de febrero de 1999 por la que se establecen las normas que regulan la pesca marítima de recreo.

El auge del buceo fruto del incremento del turismo y por ser las reservas marinas un punto de atracción de esta actividad, hizo necesaria una nueva regulación de la misma mediante la Orden AAA/1493/2014, de 28 de julio, por la que se modifican la Orden de 4 de abril de 1986, por la que se establece una reserva marina en la isla de Tabarca, la Orden ARM/3841/2008, de 23 de diciembre, por la que se regula la reserva marina de interés pesquero de las islas Columbretes, la Orden ARM/2094/2010, de 21 de julio, por la que se regula la reserva marina de la isla de La Palma y la Orden ARM/1744/2011, de 15 de junio, por la que se regula la reserva marina de Cabo de Gata-Níjar. Es en esta Orden donde se introdujo la aplicación de los criterios de buceo responsable en reservas marinas como herramienta para favorecer un buceo seguro en lo ambiental y personal, y respetuoso con el medio y con las demás actividades que tienen lugar en la reserva marina.

A los efectos de mantener el canal de comunicación establecido en su día con la comisión de seguimiento de la reserva marina, se sigue manteniendo la realización de reuniones técnicas periódicas entre la Administración y los diferentes actores implicados o con intereses demostrados en la reserva marina.

La introducción de limitaciones al fondeo, y en cuanto a la velocidad de la navegación, siempre sin perjuicio de la preferencia de la seguridad de la vida humana en el mar, se llevan a cabo para proteger los fondos de la reserva marina, evitar ruidos excesivos, así como

situaciones que pudiesen dar lugar a incursiones de pesca furtiva por parte de embarcaciones no autorizadas. Este aspecto está recogido en el artículo 50 del Reglamento (CE) n.º 1224/2009 del Consejo, de 20 de noviembre de 2009, por el que se establece un régimen de control de la Unión para garantizar el cumplimiento de las normas de la política pesquera común, se modifican los Reglamentos (CE) n.º 847/96, (CE) n.º 2371/2002, (CE) n.º 811/2004, (CE), n.º 768/2005, (CE) n.º 2115/2005, (CE) n.º 2166/2005, (CE) n.º 388/2006, (CE) n.º 509/2007, (CE) n.º 676/2007, (CE) n.º 1098/2007, (CE) n.º 1300/2008 y (CE) n.º 1342/2008 y se derogan los Reglamentos (CEE) n.º 2847/93, (CE) n.º 1627/94 y (CE) n.º 1966/2006, que limita la velocidad en zonas de protección pesquera.

Como novedad, y en la línea de incorporación de criterios de protección de hábitats y especies recogida en la modificación de la Ley 3/2001, de 26 de marzo, de Pesca Marítima del Estado, se ha incluido un anexo con un listado de especies protegidas que deberán ser liberadas en caso de captura accidental.

Por tanto, para cumplir con los principios de buena regulación establecidos en el artículo 129 de la Ley 39/2015, de 1 de octubre, del procedimiento Administrativo Común de las Administraciones Públicas, resulta necesario revisar, actualizar y completar la regulación de la reserva marina, para evitar la dispersión normativa que suponen las modificaciones sucesivas de la orden de creación de la reserva marina. Esta orden es, por lo tanto, necesaria para una adecuada regulación de la reserva marina, armonizada con las de las demás reservas marinas, que permita dar respuesta al interés general en que la figura de protección pesquera funcione adecuadamente para aquellos objetivos para los que fue establecida y que están claramente definidos en los artículos 13 y 14 de la ya mencionada Ley 3/2001, de 26 de marzo. Por otra parte, 30 años de experiencia de gestión de reservas marinas mediante órdenes ministeriales que se han ido actualizando y modernizando en función de las necesidades y de los conocimientos adquiridos a lo largo de estos años, confirman que este tipo de norma es el instrumento adecuado para garantizar la consecución de los fines y objetivos con que se establece la reserva marina. Esta orden contiene la regulación imprescindible para atender a las necesidades actuales y previsibles a medio plazo de la reserva marina, en su tramitación se han tenido en cuenta también los preceptos que aseguran la adecuada transparencia del proceso, y no genera nuevas cargas administrativas.

A tal fin, se unifican y uniformizan criterios ya establecidos en la regulación de las demás reservas marinas gestionadas por el Ministerio, en cuanto a la delimitación, la definición de las zonas que contiene, la definición de los usos, y la regulación del acceso y el ejercicio de las actividades permitidas o autorizadas en la reserva marina. Los procedimientos administrativos derivados de su aplicación se actualizan según los requisitos de la mencionada Ley 39/2015, de 1 de octubre. Este proceder va a suponer una indudable mejora en la calidad normativa, consolidando en la regulación de este sector de actividad los principios de claridad, eficacia y transparencia, siempre desde la proporcionalidad de las medidas, adoptadas con base en la experiencia en la gestión de estas áreas protegidas.

De conformidad con lo dispuesto en el artículo 19.2.a) de la Ley 27/2006, de 18 de julio, por la que se regulan los derechos de acceso a la información, de participación pública y de acceso a la justicia en materias de medio ambiente, se ha recabado informe preceptivo del Consejo Asesor de Medio Ambiente.

En la tramitación de esta norma, el texto ha sido sometido a Informe de la Comunidad Valenciana, del Instituto Español de Oceanografía y de los sectores afectados.

Asimismo, ha sido cumplimentado el trámite de comunicación a la Comisión de la Unión Europea, previsto en el artículo 7.3 del Reglamento (CE) n.º 1967/2006, del Consejo, de 21 de diciembre de 2006, relativo a las medidas de gestión para la explotación sostenible de los recursos pesqueros en el Mar Mediterráneo y por el que se modifica el Reglamento (CEE) n.º 2847/93 y se deroga el Reglamento (CE) n.º 1626/94.

La orden se dicta de conformidad a lo preceptuado por los artículos 13 y 14 de la Ley 3/2001, de 26 de marzo, de Pesca Marítima del Estado.

En su virtud, con la aprobación previa de la Ministra de Política Territorial y Función Pública, de acuerdo con el Consejo de Estado, dispongo:

Artículo 1. *Objeto y ámbito de aplicación.*

1. El objeto de la presente orden es el establecimiento y delimitación de la reserva marina de la isla de Tabarca y su regulación mediante el siguiente plan de gestión que contiene las actividades y los usos permitidos en esta reserva marina.

2. De acuerdo con el artículo 13 de la Ley 3/2001, de 26 de marzo, de Pesca Marítima del Estado, se establece la reserva marina de la isla de Tabarca que abarca las aguas exteriores contenidas dentro del área comprendida entre los puntos siguientes (cuya cartografía se refleja en el anexo I):

A: 38º 09,550' N; 000º 24,530' W.
B: 38º 08,223' N; 000º 25,054' W.
C: 38º 10,860' N; 000º 29,710' W.
D: 38º 09,560' N; 000º 30,222' W.

Artículo 2. *Zonas especiales.*

Dentro de la reserva marina quedan establecidas las siguientes zonas especiales:

1. Reserva integral del Bajo de La Llosa: aguas de la reserva marina comprendidas entre los siguientes cinco puntos de coordenadas:

38º 10,000' N; 000º 26,700' W.
38º 09,700' N; 000º 26,377' W.
38º 09,275' N; 000º 26,377' W.
38º 09,440' N; 000º 27,200' W.
38º 10,000' N; 000º 27,200' W.

2. Zona de usos restringidos del Bajo de la Llosa: aguas de la reserva marina comprendidas entre los meridianos 000º 27,000´W y 000º2 6,377´W, excepto las delimitadas como reserva integral en el apartado anterior.

3. Zonas de usos regulados:

a) Zona del islote de la Nao: zona entre las líneas de base recta y el meridiano 000º 27,000' W, excepto las delimitadas como reserva integral en el apartado 1.

b) Zona de Levante: aguas de la reserva marina entre los meridianos 000º 26,377' W y 000º 25,500' W.

c) Zona de La Roca: aguas de la reserva marina a levante del meridiano 000º 25,500' W.

Artículo 3. *Usos.*

Dentro de la reserva marina se podrán realizar las siguientes actividades:

1. En la zona de reserva integral únicamente podrán realizarse las actividades científicas que estén expresamente autorizadas por la Secretaría General de Pesca en función de su interés para el seguimiento del estado y la evolución de la reserva marina, la fauna y la flora marinas, las aguas y los fondos de la propia reserva marina.

2. En el resto de zonas, sólo podrán realizarse, previa autorización de la Dirección General de Recursos Pesqueros de la Secretaría General de Pesca, las siguientes actividades:

a) Pesca marítima profesional, exclusivamente en las modalidades de morunas gruesas, palangrillo, curricán dirigido exclusivamente a especies pelágicas y migradoras, bonitolera y trasmallo claro en las condiciones y zonas indicadas en el anexo II. Por tratarse de modalidades nuevas en la reserva marina, las modalidades de palangrillo, bonitolera, y trasmallo claro estarán sometidas a un seguimiento especial de inicio que permita evaluar las mortalidades por pesca, tallas de las capturas, capturas accidentales, así como su eventual efecto en el caso de pérdidas de los artes. Si este seguimiento indicase que se están produciendo efectos o consecuencias no deseados en los recursos o ecosistemas de la reserva, se podría revisar su autorización y, consecuentemente, su uso.

b) Actividades subacuáticas de recreo:

1.º En la modalidad de buceo autónomo, a realizar por particulares o por entidades en función de los cupos establecidos en el anexo III y sujetas a las condiciones de acceso y ejercicio que se establecen en la presente orden y demás normativa aplicable.

En virtud de los resultados del seguimiento y del estado de los puntos de buceo, la Dirección General de Recursos Pesqueros podrá, mediante resolución motivada, cerrar puntos o zonas al ejercicio de la actividad.

2.º En circunstancias excepcionales que revistan interés social, o para la defensa nacional o el orden público, la Dirección General de Recursos Pesqueros podrá otorgar autorizaciones especiales para la práctica del buceo en la reserva marina. En estos casos, las inmersiones realizadas por los buceadores amparados por esa autorización especial no se imputarán en el cupo establecido en el anexo III.

c) Las actividades científicas expresamente autorizadas por la Dirección General de Recursos Pesqueros de la Secretaría General de Pesca en función de su interés para el seguimiento del estado y la evolución de las especies, las aguas y los fondos de la reserva marina.

d) Actividades de carácter didáctico, – experimental, de divulgación, y de seguimiento, que revistan interés para la reserva marina. Estas actividades deberán ser previamente autorizadas por la Dirección General de Recursos Pesqueros de la Secretaría General de Pesca.

e) Otras actividades no mencionadas que, previa petición justificada y en función de su interés para la reserva marina, autorice la Dirección General de Recursos Pesqueros de la Secretaría General de Pesca sin perjuicio de lo que en su caso establezca la autoridad competente en materia de seguridad marítima.

3. En toda la reserva marina están permitidas, sin necesidad de autorización, pero sin perjuicio del cumplimiento de la normativa que las regula, con la obligación de observar las buenas prácticas marineras y bajo la responsabilidad de sus practicantes, las siguientes actividades:

a) La libre navegación, según lo establecido en el artículo 7 de la presente orden.

b) El «snorkeling» (equipo ligero: gafas, tubo y/o aletas) y la natación estarán permitidos únicamente en el litoral de la isla, a no más de 200 metros de distancia de la orilla en las playas y a no más de 50 metros en el resto de la costa o, cuando existan zonas de baño balizadas, hasta su límite.

Artículo 4. *Obligaciones.*

En relación con el ejercicio de las actividades permitidas en la reserva marina, se establecen las siguientes obligaciones comunes y específicas:

1. Obligaciones comunes:

a) Identificarse a petición de los servicios de mantenimiento y protección de la reserva marina y presentar, cuando sean requeridos para ello, la licencia, autorización o documentación correspondiente a la actividad que se realice y a la embarcación.

b) Seguir en todo momento las indicaciones de las autoridades responsables de la reserva marina y de los guardas de la misma.

2. Obligaciones específicas:

a) Para los pescadores:

1.º Facilitar la inspección de las capturas y aparejos que tengan cuando sean requeridos para ello.

2.º Cumplimentar un estadillo de información de esfuerzo pesquero por cada día de pesca efectuado dentro de la reserva marina, aunque no se realizaren capturas, extremo que se hará constar en el estadillo.

3.º Remitir a la Secretaría General de Pesca los estadillos de esfuerzo pesquero. Estos estadillos podrán ser enviados por correo, fax o por medios electrónicos o entregados al servicio de la reserva marina, según las indicaciones que se impartan. La omisión de la

entrega de los estadillos podrá suponer la cancelación de la autorización para pescar en la reserva marina.

4.º Informar al servicio de vigilancia de la reserva marina, mediante el procedimiento que se establezca, de la zona y hora de pesca en caso de realizar la actividad entre las 22 horas y las 6 de la mañana.

5.º Comunicar al servicio de vigilancia de la reserva marina la pérdida de artes o aparejos.

b) Para los buceadores:

1.º Las actividades subacuáticas de recreo se realizarán conforme a lo previsto en la normativa específica de regulación de la actividad.

2.º Los responsables de la inmersión y de los buceadores velarán en todo momento por el estricto cumplimiento de la normativa de seguridad y de los procedimientos establecidos para la práctica del buceo.

3.º Suscribir en la solicitud y aplicar los criterios de buceo responsable en reservas marinas aprobados por la Secretaría General de Pesca. Dichos criterios se podrán a disposición del público en la página web del Ministerio de Agricultura, Pesca y Alimentación.

4.º Iniciar y terminar las inmersiones desde la boya de señalización del punto de buceo en que esté amarrada la embarcación nodriza.

5.º Solicitar, en su caso, a la Dirección General de Recursos Pesqueros la autorización de uso de linternas, focos y cámaras para la obtención de imágenes submarinas. El permiso para su uso constará expresamente en la autorización de la actividad.

6.º Ejercer la actividad perturbando lo menos posible el estado del medio, así y preservar la integridad de los individuos o comunidades dependientes del medio marino.

7.º Respetar la práctica de la pesca sin interferir con las embarcaciones que la estén ejerciendo ni con los artes que pudieran estar calados.

8.º Para los centros de buceo, tener al día y poner a disposición del servicio de la reserva marina el libro de registro de buceadores.

9.º Remitir al servicio de vigilancia de la reserva, con una semana de antelación, la previsión de inmersiones, a los efectos de poder programar la utilización de las boyas de amarre de los puntos de buceo. La remisión podrá hacerse por fax o por medios electrónicos. En cada inmersión, el patrón de la embarcación informará al servicio de la reserva del punto de buceo elegido. Si este estuviese ocupado, el servicio propondrá un punto de buceo alternativo.

10.º Los centros y clubes de buceo remitirán a final de año a la Secretaría General Pesca, relación detallada de las inmersiones realizadas, con indicación del número de buceadores, fecha y lugar (especificando el número guías de inmersión en cada grupo de buceadores) de cada una.

c) Para los patrones de embarcaciones:

1.º A efectos de control, los buques y embarcaciones que naveguen por la reserva marina y que no sean de paso, deberán informar al servicio de la misma de su entrada en sus aguas y facilitar sus datos, así como prestar su colaboración en el control de sus actividades mientras permanezcan dentro de las aguas de la reserva marina, e informar de su salida de la misma. A estos efectos, el servicio mantendrá escucha en V.H.F, canal 9, desde las 08:00 a las 22:00 horas, y se facilitará un número de teléfono para dar también los avisos por esa vía. No obstante, también el servicio de la reserva marina podrá requerir de los buques y embarcaciones en paso datos sobre su identificación posición, rumbo, velocidad, puertos de origen y destino y cualquier información relevante al paso.

2.º Mantener la embarcación amarrada a la boya asignada durante la realización de las inmersiones.

3.º Con carácter general, en las embarcaciones desde las que se estén realizando actividades de buceo de recreo deberá permanecer a bordo durante la realización de la inmersión una persona con titulación adecuada para el gobierno de la embarcación.

Artículo 5. *Prohibiciones.*

Queda prohibido cualquier uso no recogido en el artículo 3 y, en concreto, las siguientes actividades:

1. De carácter general:

a) El ejercicio de la pesca profesional en cualquier modalidad no establecida expresamente en la presente orden y, en concreto, las modalidades de arrastre, cerco, palangre de fondo y de superficie, la pesca de coral, el «jigging» y el «spinning»

b) La pesca de recreo desde embarcación y desde tierra y la pesca submarina, y la utilización o tenencia a bordo de cualesquiera otros artes o aparejos distintos a los permitidos.

c) La recolección o extracción de minerales, organismos o partes de organismos, animales o vegetales, vivos o muertos, y restos de cualquier tipo, salvo en el caso de actividades pesqueras y científicas debidamente autorizadas.

d) Alimentar a los animales.

e) La realización de cualquier tipo de vertido y la colocación de infraestructuras en el mar.

f) La utilización de motos de agua.

g) La repoblación, entendiendo esta como la suelta de individuos de cualquier especie.

2. Específicas:

a) Para los buceadores:

1.º Las inmersiones nocturnas o desde tierra.

2.º La utilización de elementos mecánicos de propulsión submarina (torpedos).

3.º Efectuar pruebas de mar o prácticas de escuelas de buceo.

4.º La tenencia de cualquier instrumento que pueda utilizarse para la pesca o extracción de especies marinas, exceptuando un cuchillo por razones de seguridad.

b) Para los patrones de las embarcaciones dedicadas a la actividad de buceo de recreo, la tenencia a bordo de cualquier instrumento, arte o aparejo que pueda utilizarse para la pesca o la extracción de especies marinas.

Artículo 6. *Fondeo de embarcaciones y utilización de los amarres de los puntos de buceo.*

1. Sin perjuicio de las competencias que le corresponden en la materia a la Administración Marítima y, como medida para preservar los fondos de la reserva marina, queda prohibido el fondeo en la misma, salvo por motivos de emergencia relacionados con la seguridad de la vida humana en el mar, la seguridad nacional o el orden público.

2. La utilización de los amarres de los puntos de buceo queda reservada para las embarcaciones desde las que se vaya a realizar esta actividad conforme a lo dictado por la Dirección General de Recursos Pesqueros, de acuerdo con las limitaciones técnicas determinadas por las características técnicas de estas boyas.

Artículo 7. *Navegación.*

Sin perjuicio de las competencias que le corresponden en la materia a la Administración Marítima, la libre navegación, en virtud de lo dispuesto en el artículo 3.3.a), se efectuará de acuerdo con las normas generales que la regulan, siempre bajo la responsabilidad del mando de la embarcación.

Con objeto de preservar el medio y evitar ruidos excesivos y perturbaciones molestas, se establecen las siguientes limitaciones, salvo en caso de emergencia relacionada con la seguridad de la vida humana en la mar, actuaciones de vigilancia, seguimiento, control, defensa nacional u orden público:

a) Los buques en tránsito (aquellos que no dispongan de autorización para realizar ninguna actividad en la reserva marina) navegarán a una velocidad superior a 6 nudos e inferior a 10 nudos.

b) Los buques en tránsito procurarán navegar a la mayor distancia posible de la costa.

Artículo 8. *Censo específico de pesca profesional de la reserva marina de la isla de Tabarca.*

1. El censo específico de pesca profesional con derecho de acceso a las aguas de la reserva marina, se elaborará conforme a lo previsto en el artículo 26 de la Ley 3/2001, de 26 de marzo, de Pesca Marítima del Estado.

2. Estará compuesto por:

a) Una lista base que incluirá a las embarcaciones de artes menores en situación de alta en el Censo de Flota Pesquera Operativa, con puerto base en cualquiera de los de la provincia de Alicante.

b) Una lista periódica semanal, limitada a un máximo de quince embarcaciones. Un representante de la Cofradía de Pescadores de Tabarca comunicará a la Dirección General de Recursos Pesqueros semanalmente la relación de las embarcaciones que faenarán a la semana siguiente en la reserva marina. En esta lista siempre estarán incluidas las que tengan puerto base en Tabarca.

3. En ningún caso se superará el número máximo de embarcaciones de la lista periódica semanal.

4. El incumplimiento de lo establecido en el artículo 4.2.a) 2.º podrá suponer la exclusión del censo.

Artículo 9. *Régimen de autorizaciones.*

1. Las solicitudes de autorización para el ejercicio de actividades en la reserva marina deberán dirigirse a la Dirección General de Recursos Pesqueros.

2. Las solicitudes para la práctica de actividades subacuáticas de recreo para centros de buceo se podrán presentar en cualquier momento y la autorización tendrá validez para un año. Las solicitudes para la práctica de actividades subacuáticas de recreo que vayan a realizarse por particulares podrán ser presentadas en cualquier momento, y su validez será de tres meses.

3. Las solicitudes se presentarán en la Dependencia del Área Funcional de Agricultura y Pesca de la Subdelegación del Gobierno en Alicante, o en cualquiera de los lugares previstos en el artículo 16.4 de la Ley 39/2015, de 1 de octubre, del Procedimiento Administrativo Común de las Administraciones Públicas, relativo a la presentación de las solicitudes en los procedimientos. Para posibilitar el ejercicio del derecho a relacionarse (en el caso de las personas físicas) o la obligación de hacerlo (en el caso de las personas jurídicas) por vía electrónica con las Administraciones Públicas, el Ministerio de Agricultura, Pesca y Alimentación habilitará esta vía a través de la siguiente dirección: https://sede.mapama.gob.es/portal/site/se o bien a través de la página oficial del Departamento.

4. Las solicitudes para la realización de actividades científicas y de carácter didáctico experimental se presentarán con una antelación de, al menos, quince días hábiles para que puedan ser adecuadamente evaluadas.

5. La Dirección General de Recursos Pesqueros dictará resolución y la notificará a los interesados en un plazo máximo de un mes, contado a partir de la fecha de entrada de la solicitud en el registro electrónico de la Administración competente para su tramitación, aprobando o denegando la correspondiente autorización.

6. En caso de no dictarse y notificarse resolución expresa sobre las solicitudes de pesca en dicho plazo, se entenderán desestimadas las solicitudes, conforme a la disposición adicional sexta de la Ley 3/2001, de 26 de marzo.

7. Contra dichas resoluciones, que no podrán fin a la vía administrativa, podrá interponerse recurso de alzada ante el titular de la Secretaría General de Pesca del Ministerio de Agricultura, Pesca y Alimentación en los términos y plazos a que se refieren los artículos 121 y 122, en relación con el 114, de la Ley 39/2015, de 1 de octubre.

8. La Dirección General de Recursos Pesqueros de la Secretaría General de Pesca proporcionará a la Dirección General de la Marina Mercante del Ministerio de Fomento los datos necesarios sobre los buques y embarcaciones autorizadas a acceder y ejercer actividades sobre la reserva marina, siempre que estas figuren en el Registro de Buques y Empresas Navieras, con el fin de verificar que dichas embarcaciones y entidades cumplen

con lo establecido en la legislación marítima conforme a lo dispuesto en la disposición adicional tercera de la Ley 3/2001, de 26 de marzo.

9. El incumplimiento de las condiciones específicas de las autorizaciones dará lugar a la pérdida o retirada de las meritadas autorizaciones, previa acreditación del incumplimiento imputado en un expediente instruido al efecto.

Artículo 10. *Documentación.*

1. Los solicitantes que ya hayan obtenido autorización anteriormente, sólo deberán presentar, al solicitar una nueva autorización, la documentación que haya caducado o se haya modificado respecto de la autorización anterior.

2. Las nuevas solicitudes, que deberán contener los datos identificativos señalados en el artículo 66 de la Ley 39/2015, de 1 de octubre, se presentarán acompañadas, al menos, de la siguiente documentación:

a) Relativa a la embarcación:

1.º Título del Patrón de la embarcación.
2.º Último despacho de la embarcación.
3.º Certificado de navegabilidad en vigor de la embarcación o certificado de conformidad, según proceda.
4.º Seguro en vigor de la embarcación.
5.º En el caso de que se trate de embarcaciones que se dediquen comercialmente a actividades marítimas turístico – recreativas, fotocopia de la autorización, expedida por el órgano competente, para practicarlas o título de intervención equivalente.

b) Relativa a todas las actividades:

Compromiso, suscrito por el solicitante, de cumplir los requisitos previstos en la normativa vigente en materia de seguridad marítima y navegación, titulaciones, licencias y seguros obligatorios para la práctica de la actividad a que se refiera la solicitud. En el caso de los centros de buceo, el compromiso debe incluir el de comprobar la identidad y titulación de los buceadores que lleven a la reserva marina y llevar un registro de los mismos.

c) Para la práctica del buceo de recreo:

1.º En el caso de actividades subacuáticas de recreo a realizar por particulares, identificación, título de buceo expedido, reconocido u homologado por una comunidad autónoma, seguro para buceo y reconocimiento médico en vigor.
2.º Los buceadores deberán acreditar una experiencia mínima de veinticinco inmersiones de las que, al menos una, deberá haber sido realizada en el último año, contado a partir de la fecha de la petición.
3.º Para los centros de buceo, acreditación de estar autorizados a ejercer la actividad por parte de la comunidad autónoma correspondiente.
4.º Para los clubes de buceo, documentación acreditativa de su constitución y listado de socios, en el que figurará su identificación y el título de buceo que poseen.
5.º Para todos los solicitantes, suscripción del compromiso de aplicar los criterios de buceo responsable en reservas marinas.

d) Para las actividades científicas y de carácter didáctico-experimental:

1.º Memoria descriptiva y justificativa de las actividades que se pretenden realizar.
2.º Objeto de las actividades.
3.º Descripción de las actividades.
4.º Metodología y técnicas a emplear.
5.º Calendario.
6.º Medios personales y materiales a emplear.

e) Otra documentación que pueda exigirse en virtud de su normativa reguladora.

Artículo 11. *Especies protegidas.*

1. Sin perjuicio de las especies marinas protegidas por la normativa estatal y europea, se prohíbe capturar deliberadamente, mantener a bordo, transbordar o desembarcar las especies de peces e invertebrados marinos mencionadas en el anexo IV.

Si se produce su captura accidental, se deberán devolver al mar vivas siempre que sea posible.

2. En el caso de la realización de las actividades científicas indicadas en el artículo 3.2.c) que autorice la Dirección General de Recursos Pesqueros, esta podrá conceder, con el informe favorable previo del Instituto Español de Oceanografía, autorizaciones específicas para la captura de las especies señaladas en el anexo IV.

Artículo 12. *Control de actividades.*

1. Los guardas de la reserva marina del servicio de vigilancia, denunciarán los casos de incumplimiento de la normativa vigente dentro de su perímetro.

2. Asimismo, podrán efectuar controles de identidad, de documentación, de capturas, artes y aparejos y demás aspectos técnicos y de cuestiones relativas a las actividades que estén teniendo lugar en la reserva marina.

3. Si detectasen alguna irregularidad, levantarán el acta correspondiente, en la que se detallarán las causas del incumplimiento. Podrán ordenar asimismo la suspensión de la actividad en caso necesario.

4. Para el control de actividades en la reserva marina, los encargados de llevarlos a cabo podrán obtener imágenes, tanto fotografías como filmaciones, por medio de cámaras fijas o móviles, filmaciones que serán empleadas, en su caso, como medio de prueba o para el seguimiento de la reserva marina.

5. Lo dispuesto en los apartados 2 y 4 anteriores se llevará a cabo con estricta sujeción a lo dispuesto en el Reglamento (UE) 2016/679, del Parlamento Europeo y del Consejo, de 27 de abril de 2016, relativo a la protección de las personas físicas en lo que respecta al tratamiento de datos personales y a la libre circulación de estos datos y por el que se deroga la Directiva 95/46/CE, y resto de la legislación aplicable en materia de protección de datos.

Artículo 13. *Seguimiento.*

La Secretaría General de Pesca, a través de la Dirección General de Recursos Pesqueros, mantendrá reuniones técnicas de seguimiento periódicas con las Administraciones públicas o sectores específicos implicados en la reserva marina, con el fin de llevar a cabo el seguimiento de su funcionamiento y de mantener informados y favorecer la participación de los interesados en la gestión y el funcionamiento de la misma.

Artículo 14. *Asignación de cupo de buceo de recreo.*

1. La Dirección General de Recursos Pesqueros podrá asignar cupos parciales para la práctica del buceo autónomo de recreo en la reserva marina a los siguientes tipos de entidades:

a) Centros de buceo.
b) Asociaciones de centros de buceo.
c) Clubes de buceo.

2. La asignación de cupo se realizará mediante resolución de la Dirección General de Recursos Pesqueros y en ella se establecerá el porcentaje de cupo asignado y número de buceadores por semana que podrán realizar actividades subacuáticas organizadas por las entidades a las que les sea concedida dicha asignación.

La Dirección General de Recursos Pesqueros resolverá y notificará las solicitudes en un plazo máximo de un mes, contado a partir de la fecha de su entrada en el registro electrónico de la Administración competente para su tramitación.

3. En caso de no producirse resolución expresa, se entenderán desestimadas las solicitudes, al amparo de la disposición adicional sexta de la Ley 3/2001, de 26 de marzo.

4. Contra las resoluciones, que no podrán fin a la vía administrativa, podrá interponerse recurso de alzada ante el Ministro de Agricultura, Pesca y Alimentación en los términos y

plazos a que se refieren los artículos 121 y 122, en relación con el 114, de la Ley 39/2015, de 1 de octubre.

Artículo 15. *Criterios para la asignación de cupo de buceo de recreo.*

Para evaluar la procedencia de la asignación de cupo y establecer el porcentaje de cupo asignado se tendrán en cuenta los siguientes criterios:

1. Antigüedad superior a tres años en el ejercicio de actividades subacuáticas en la reserva marina.
2. Volumen de actividad en la reserva marina en los seis años anteriores al de la solicitud.
3. Que el acceso a la reserva de otras entidades de buceo que no dispongan de asignación de cupo quede garantizado.

Artículo 16. *Condiciones de la asignación de cupo.*

Las asignaciones de cupos parciales estarán sujetas al cumplimiento de las siguientes condiciones:

a) El cupo parcial asignado no puede ser transferido a terceros ni total ni parcialmente.
b) Las entidades a las que se refiere el artículo 14.1, a las que se les asigne un cupo parcial, no podrán solicitar para sus embarcaciones o asociados autorización a cargo del cupo restante para la realización de la misma actividad.
c) Las entidades deberán remitir a la Secretaría General de Pesca, una vez finalizada la temporada de buceo, un informe detallado del uso del cupo asignado. En el referido informe deberá constar, de forma exacta y veraz, la relación del número de buceadores autorizados y el número que efectivamente practicó la actividad; el número de guías que acompañó al grupo en cada inmersión, y la fecha y lugar de las inmersiones en la reserva marina.

Artículo 17. *Régimen sancionador.*

El incumplimiento de lo dispuesto en la presente orden será sancionado conforme a lo previsto en el título V sobre régimen de infracciones y sanciones de la Ley 3/2001, de 26 de marzo, siempre que no sea constitutivo de infracción en el ámbito de Marina Civil, conforme al título IV del libro tercero del Texto Refundido de la Ley de Puertos del Estado y de la Marina Mercante, aprobado por el Real Decreto Legislativo 2/2011, de 5 de septiembre.

Disposición derogatoria única. *Derogación normativa.*

Se deroga la Orden de 4 de abril de 1986 por la que se establece la reserva marina de la isla de Tabarca.

Disposición final primera. *Título competencial.*

Esta orden se dicta al amparo de lo dispuesto en el artículo 149.1.19.ª de la Constitución Española, que atribuye al Estado la competencia exclusiva en materia de pesca marítima en aguas exteriores.

Disposición final segunda. *Desarrollo y aplicación.*

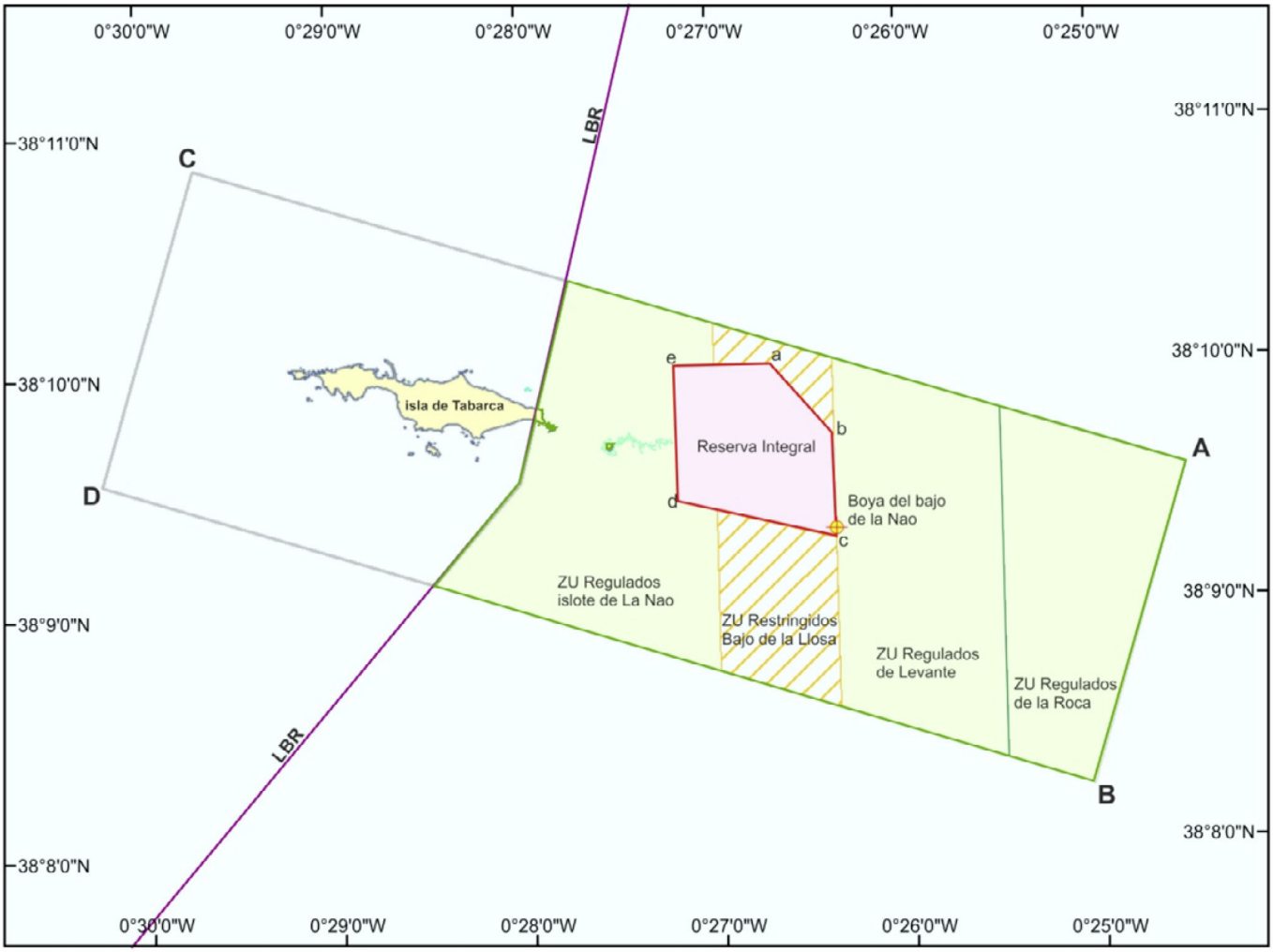
Se faculta al titular de la Secretaría General de Pesca, en el ámbito de sus competencias, para adoptar las medidas y dictar cuantas resoluciones sean precisas para el cumplimiento y aplicación de la presente orden ministerial.

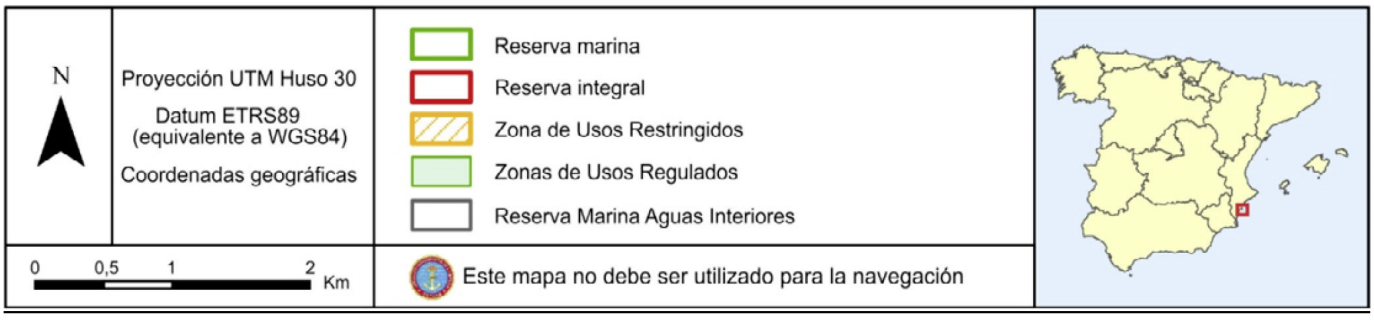
Disposición final tercera. *Entrada en vigor.*

La presente orden entrará en vigor el día siguiente al de su publicación en el «Boletín Oficial del Estado».

ANEXO I

Delimitación y zonificación de la reserva marina de la isla de Tabarca





ANEXO II

Pesca Marítima Profesional

1. Morunas gruesas: calamento, por parte de las embarcaciones con puerto base en la isla de Tabarca, de dos morunas gruesas, una al norte y otra al sur del islote de La Nao, en las pesqueras tradicionales.

El calamento estará permitido en la zona de usos regulados del islote de la Nao.

Periodo de uso: durante los meses de abril a junio de cada año. El calamento será prorrogable hasta el 15 de julio si la Cofradía de Pescadores de Tabarca así lo solicita a la Dirección General de Recursos Pesqueros y esta lo considera conveniente en función del estado de la reserva marina.

2. Palangrillo:

Su uso estará permitido en la zona de usos regulados de La Roca, entre el meridiano 000º 25,500' W y el límite de levante de la reserva marina.

Periodo de uso: meses de octubre, noviembre y diciembre. Una embarcación al día, y un lance al día.

Número máximo de anzuelos a calar: 700.

Resto de condiciones de uso según la normativa que lo regula en el caladero nacional del Mediterráneo.

3. Currícán: dirigido exclusivamente a especies pelágicas y migradoras.

Su uso estará permitido en la zona de usos regulados de Levante, entre los meridianos de 000º 25,500' W y 000º 26,400' W.

Periodo de uso: durante todo el año.

Una sola línea con un anzuelo en acción de pesca por embarcación

Resto de condiciones de uso según la normativa que lo regula en el caladero nacional del Mediterráneo.

4. Bonitolera: Empleada como arte de enmalle.

Su uso estará permitido en la zona norte de la reserva marina, entre la línea de base recta y el límite de levante de la misma, por fuera de la reserva integral y de la zona de usos restringidos, y a más de 10 metros de profundidad.

Queda prohibida la captura de las siguientes especies: atún blanco (*Thunnus alalunga*), atún rojo (*Thunnus thynnus*), pez espada (*Xiphias gladius*), japuta (*Brama brama*) y tiburones (*Hexanchus griseus*, *Cetorhinus maximus*, *Alopiidae*, *Carcharhinidae*, *Sphyrnidae*, *Isuridae* y *Lamnidae*), de acuerdo con el artículo 5.4.a) de la Orden AAA/2794/2012, de 21 de diciembre, por la que se regula la pesca con artes fijos y artes menores en las aguas exteriores del Mediterráneo.

En la franja costera situada por dentro de la isobata de 50 metros queda prohibida la pesca de túnidos, de acuerdo con los artículos 5 y 8 del Real Decreto 71/1998, de 3 de enero, por el que se regula el ejercicio de la pesca de túnidos y especies afines en el Mediterráneo.

Periodo de uso: del 1 de noviembre al 31 de mayo.

Malla mínima: igual o superior a 100 mm.

Longitud máxima del arte: 2.500 metros.

Altura máxima del arte: 10 metros.

Resto de condiciones de uso según la normativa que lo regula en el caladero nacional del Mediterráneo.

5. Trasmallo claro: dirigido a la captura de peces y crustáceos.

Su uso estará permitido en la zona de usos regulados de La Roca y parte norte de la zona de usos regulados de Levante.

Periodo de uso: del 1 de abril al 31 de agosto.

Longitud máxima del arte: 2.500 metros.

Altura máxima: 2 metros.

Mallas mínimas iguales o superiores a: exterior, 200 mm; interior, 50 mm para peces y 80 mm para langosta.

Resto de condiciones de uso, según la normativa que lo regula en el caladero nacional del Mediterráneo.

Material de los artes de enmalle: hilo trenzado o multifilamento.

Queda prohibida la utilización de plástico.

ANEXO III

Actividades subacuáticas de recreo

1. Zonas de buceo:

Las zonas de buceo en la reserva marina de la isla de Tabarca son las localizadas en las siguientes zonas:

a) Zona de usos regulados del islote de La Nao.
b) Zona de usos restringidos del bajo de la Llosa.

2. Temporadas de actividad:

Temporadas	Alta	Baja	Cerrada
Meses incluidos.	De 1 de abril a 30 de septiembre.	Del 1 al 31 de marzo. Del 1 de octubre al 6 de enero.	De 7 de enero a 28 de febrero.
Horario.	Toda la semana (8:00 – 18:00h).	Sábados, domingos y festivos (9:00 – 17:00h).	

3. Cupos máximos de buceadores y embarcaciones por día:

a) Zona de usos regulados del islote La Nao:

Inmersiones: 10.
Barcos: 3.

b) Zona de usos restringidos del bajo de la Llosa.

Inmersiones: 10.
Barcos: 3.

4. Condiciones de ejercicio adicionales:

a) No podrá haber más de un barco por punto de buceo de forma simultánea.
b) Número máximo de inmersiones por buceador y día: 2.
c) Número máximo de buceadores por embarcación: 12. En el caso de las entidades, los guías no se contabilizan en el cupo.
d) Número máximo de guías por grupo de inmersión: 2.

ANEXO IV

Especies protegidas dentro de la reserva marina

Especie	Nombre común
Scyliorhinus stellaris.	Alitán.
Dasyatis pastinaca.	Pastinaca.
Dasyatis centroura.	Pastinaca espinosa.
Prionace glauca.	Tintorera.
Myliobatis Aquila.	Águila marina.
Aetomylaeus bovinus.	Pez obispo.
Torpedo torpedo.	Tremolina común.
Mustelus spp.	Musola.
Apterichtus anguiformis.	Moreneta.
Caecilia branderiana.	Cieguito.
Nerophis spp.	Alfiler.
Syngnathus spp.	Aguja de río, aguja mula.
Argyrosomus regius.	Corvina.
Maja squinado.	Centollo mediterráneo.

Especie	Nombre común
Bolma rugosa.	Peonza plana.
Octopus macropus.	Pulpo patudo.

§ 112

Orden APA/1024/2020, de 27 de octubre, por la que se establece la reserva marina de interés pesquero de la isla Dragonera, y se definen su delimitación, zonas y usos

Ministerio de Agricultura, Pesca y Alimentación
«BOE» núm. 292, de 5 de noviembre de 2020
Última modificación: sin modificaciones
Referencia: BOE-A-2020-13657

La gestión moderna del medio marino y de la conservación de sus recursos hace imprescindible un especial desarrollo de las medidas de protección y de regeneración de los mismos. En este sentido, la Ley 3/2001, de 26 de marzo, de Pesca Marítima del Estado, dedica el capítulo III del título I a las medidas de protección y regeneración de los recursos pesqueros mediante el establecimiento de zonas de protección pesquera, las cuales, por las especiales características del medio marino son idóneas para la protección, regeneración y desarrollo de las especies pesqueras. Tal y como establece la ley, en estas zonas podrá estar prohibido el ejercicio de la pesca o limitado al uso de determinados artes.

Estas medidas se han visto reforzadas recientemente con la ampliación de la definición de las reservas marinas al haberse añadido a la Ley 3/2001, de 26 de marzo, el concepto de protección de hábitats y ecosistemas, y definiendo a las reservas marinas como lugares que además contribuyen a la preservación de la riqueza natural de determinadas zonas, la conservación de las diferentes especies marinas o la recuperación de los ecosistemas.

Como figuras de protección pesquera recogidas en el artículo 14 de la mencionada Ley 3/2001, de 26 de marzo, las reservas marinas que gestiona el Ministerio de Agricultura, Pesca y Alimentación acumulan más de treinta años de experiencia de funcionamiento de este tipo de espacio marino protegido, cuyo objetivo es la regeneración de los recursos pesqueros, y contribuir a preservar la riqueza natural de las zonas declaradas reserva marina, así como a conservar las especies y recuperar los ecosistemas, favoreciendo la continuidad de actividades pesqueras y otros usos, en función de sus características, con criterios de sostenibilidad y limitación del impacto ambiental. La solicitud de la declaración de nuevas reservas marinas confirma el hecho de que son una figura de éxito en cuanto a sus resultados y modelo de gestión.

Este es el caso de la zona de aguas exteriores de la isla Dragonera, cuya declaración como reserva marina se basa en la existencia de la reserva marina del Freu de Sa Dragonera, declarada por el Gobierno Balear mediante el Decreto 62/2016, de 7 de octubre, y con cuya consagración se completaría la protección de una zona de alto valor ecológico y pesquero que reúne una gran diversidad de hábitats, especies y comunidades, lo que justifica su protección mediante este tipo de figura.

Además, la zona también está declarada lugar de importancia comunitaria (L.I.C. Sa Dragonera (ES 0000221)) mediante Acuerdo del Consejo de Gobierno Balear de 3 de marzo de 2006, en el marco de la Directiva 92/43/CEE del Consejo, de 21 de mayo de 1992,

relativa a la conservación de los hábitats naturales y de la fauna y flora silvestres, y forma parte del entorno marino del Parque Natural de Sa Dragonera, delimitado por el artículo 7.4 de la Orden de la consejera de Medio Ambiente del Gobierno Balear de 8 de junio de 2001. Existen otros dos espacios protegidos en la zona de la Reserva Marina; la ZEPA Sa Dragonera [declarada por el Decreto 28/2006 de 24 de marzo, por el que se declaran Zonas de Especial Protección para las Aves (ZEPA) en el ámbito de las Islas Baleares] y la ZEPA Espacio marino del poniente de Mallorca (declarada por Orden AAA/1260/2014, de 9 de julio, por la que se declaran Zonas de Especial Protección para las Aves en aguas marinas españolas).

Puesto que los primeros informes de seguimiento de los resultados de la parte de aguas interiores de la reserva marina indican una favorable evolución en la recuperación de las especies y mejora del estado de los fondos, es procedente establecer la parte correspondiente de aguas exteriores como reserva marina para completar la protección y recuperación de toda zona de interés.

En este punto debe destacarse la colaboración que en materia de gestión de reservas marinas vienen llevando a cabo el Ministerio de Agricultura, Pesca y Alimentación y la Comunidad Autónoma de las Illes Balears, hoy materializada en un convenio relativo a la gestión compartida de la reserva marina de Levante de Mallorca-Cala Rajada, y que va a ser substituido por un nuevo convenio ya en tramitación en el marco de la Ley 40/2015, de 1 de octubre, de Régimen Jurídico del Sector Público, en cuyo ámbito de aplicación se incluirá esta nueva reserva marina. En dicho marco está prevista la aportación por parte de la Comunidad Autónoma de aplicaciones de gestión de autorizaciones de pesca de recreo, de buceo de recreo y de reserva de boyas de buceo, de las cuales la de pesca de recreo ya se viene utilizando en la reserva marina de Levante de Mallorca-Cala Rajada, y que permiten una mejor y más ágil gestión del acceso a la reserva marina para la práctica de estas actividades.

Derivada de esa colaboración, surge la línea común de regulación entre la parte de aguas interiores y de aguas exteriores de esta nueva reserva marina, con lo que se facilita enormemente tanto la gestión por parte de los responsables de la reserva marina como la seguridad jurídica y previsibilidad para los usuarios que lleven a cabo sus actividades en el ámbito de la reserva marina.

La regulación de las actividades pesqueras, tanto profesionales como de recreo, se adecua y armoniza con la existente en aguas interiores y teniendo en cuenta las características especiales de la zona de aguas exteriores para lograr el objetivo con que se establece esta reserva marina.

Por lo que respecta a las inmersiones para buceo de recreo, dado el incremento del turismo y por ser las reservas marinas un punto de atracción para esta actividad, es necesario establecer una regulación adecuada en cuanto a puntos y cupos de buceo, de manera que su práctica sea compatible con el objetivo de protección.

Cada administración recoge en sus propios instrumentos los modos para el acceso a los respectivos cupos, si bien las autoridades de una y otra administración se encargan conjuntamente de los servicios que afectan a esta actividad, incluyendo la inspección y control de su ejercicio. Por lo tanto, de acuerdo con el artículo 1, la regulación del buceo a que procede esta orden se limita a las aguas exteriores de la reserva, siendo la comunidad autónoma la competente para regular los puntos ubicados en aguas interiores y estableciendo para ellos sus propios cupos.

Como en las demás reservas marinas gestionadas por el Ministerio, se incorpora también la aplicación de los criterios de buceo recreativo responsable como herramienta para favorecer un buceo seguro en lo personal, en lo ambiental y de forma respetuosa con el medio, en el que prima la calidad sobre la cantidad, de forma que contribuya también a la protección de la reserva marina y permita ofrecer al buceador inmersiones más interesantes a la vez que toma conciencia de que está realizando la actividad en un espacio protegido y recibe información sobre sus valores. Cabe señalar que el buceo en reservas marinas se sujeta igualmente a las normas de seguridad aprobadas mediante el Real Decreto 550/2020, de 2 de junio, por el que se determinan las condiciones de seguridad de las actividades de buceo.

A los efectos de establecer un canal de comunicación que facilite la participación activa de todos los actores implicados en la gestión de la reserva marina, se contempla la realización de reuniones técnicas periódicas entre la Administración y los diferentes actores implicados o con intereses demostrados en la reserva marina.

Por su parte, la limitación del fondeo se lleva a cabo con el mismo criterio con el que se ha incorporado ya a las demás reservas marinas de proteger los hábitats que contienen, y que también son objeto de protección, del impacto de las anclas y cadenas durmientes.

En cuanto a la velocidad de la navegación, siempre sin perjuicio de la preferencia de la seguridad de la vida humana en el mar, el fin es garantizar que los niveles del descriptor 11 de las Estrategias Marinas, «ruido submarino», no generen impacto en la biodiversidad marina, teniendo en cuenta el efecto acumulativo del factor ruido, en particular, en épocas de alta afluencia como el verano. En este sentido, el mayor conocimiento sobre los efectos de ruido de origen humano en la biodiversidad marina, el demostrado «efecto llamada» que la protección induce en la frecuentación de un espacio protegido como es una reserva marina y el principio de precaución aconsejan reducir la velocidad máxima de navegación en la reserva. Igualmente, esta limitación permite evitar situaciones que pudiesen dar lugar a incursiones de pesca furtiva por parte de embarcaciones no autorizadas. Este aspecto está recogido en el artículo 50 del Reglamento (CE) n.º 1224/2009 del Consejo, de 20 de noviembre de 2009, por el que se establece un régimen de control de la Unión para garantizar el cumplimiento de las normas de la política pesquera común, se modifican los Reglamentos (CE) n.º 847/96, (CE) no 2371/2002, (CE) n.º 811/2004, (CE), n.º 768/2005, (CE) n.º 2115/2005, (CE) n.º 2166/2005, (CE) n.º 388/2006, (CE) n.º 509/2007, (CE) n.º 676/2007, (CE) n.º 1098/2007, (CE) n.º 1300/2008 y (CE) n.º 1342/2008 y se derogan los Reglamentos (CEE) n.º 2847/93, (CE) n.º 1627/94 y (CE) n.º 1966/2006, que limita la velocidad en zonas de protección pesquera.

Como se ha hecho ya en otras reservas marina cuyos planes de gestión han sido recientemente actualizados, y en la línea de incorporación de criterios de protección de hábitats y especies recogida en la modificación de la Ley 3/2001, de 26 de marzo, se ha incluido un anexo con un listado de especies protegidas que deberán ser liberadas en caso de captura accidental.

La delimitación y zonificación de la reserva marina se define de forma precisa al mencionar el Datum ETRS 89, equivalente al WGS 84, al que están referidas las coordenadas, lo que facilita una mejor información de la misma, ya que la cartografía náutica de la zona también está referida a ese mismo Datum.

El texto de esta orden incorpora, además, las últimas mejoras recogidas en la reciente actualización de los planes de gestión de otras reservas marinas, lo que permite disponer en esta nueva reserva marina de un plan de gestión con los más elevados estándares aplicables.

Para cumplir con los principios de buena regulación establecidos en el artículo 129 de la Ley 39/2015, de 1 de octubre, del procedimiento Administrativo Común de las Administraciones Públicas, en la estructura y el contenido de esta nueva norma se siguen los criterios respecto a la regulación de las demás reservas marinas gestionadas por el Ministerio, en cuanto a la delimitación, la definición de las zonas que contiene, la definición de los usos, y en la regulación del acceso y el ejercicio de las actividades permitidas o autorizadas en la reserva marina, así como los procedimientos administrativos derivados de su aplicación a la actualización de los mismos según los requisitos de la mencionada Ley 39/2015, de 1 de octubre.

Esta orden es, por lo tanto, necesaria para una adecuada regulación de la reserva marina, armonizada con las de las demás reservas marinas, que permita dar respuesta al interés general en que la figura de protección pesquera funcione adecuadamente para aquellos objetivos para los que va a ser establecida y que están claramente definidos en los artículos 13 y 14 de la ya mencionada Ley 3/2001, de 26 de marzo. Por otra parte, treinta años de experiencia de gestión de reservas marinas mediante órdenes ministeriales que se han ido actualizando y modernizando en función de las necesidades y de los conocimientos adquiridos a lo largo de estos años, confirman que este tipo de norma es el instrumento adecuado para garantizar la consecución de los fines y objetivos con que se establece la reserva marina. Esta orden contiene la regulación imprescindible para atender a las

necesidades actuales y previsibles a medio plazo de la reserva marina, en su tramitación se han tenido en cuenta también los preceptos que aseguran la adecuada transparencia del proceso, y no genera nuevas cargas administrativas.

Los procedimientos administrativos derivados de su aplicación siguen los requisitos de la mencionada Ley 39/2015, de 1 de octubre. Este proceder supone que desde el momento de su creación la reserva marina dispone de un plan de gestión de la mejor calidad normativa, consolidando en la regulación de este sector de actividad los principios de claridad, eficacia y transparencia, siempre desde la proporcionalidad de las medidas, adoptadas con base en la experiencia en la gestión de estas figuras de protección pesquera.

De conformidad con lo dispuesto en el artículo 19.2.a) de la Ley 27/2006, de 18 de julio, por la que se regulan los derechos de acceso a la información, de participación pública y de acceso a la justicia en materias de medio ambiente, se ha recabado informe preceptivo del Consejo Asesor de Medio Ambiente.

La norma se ha sometido a informe del Instituto Español de Oceanografía y se ha consultado a la Comunidad Autónoma de las Illes Balears y al sector afectado.

Asimismo, se ha cumplimentado el trámite de comunicación a la Comisión de la Unión Europea, previsto en el Reglamento (CE) n.º 1967/2006, del Consejo, de 21 de diciembre de 2006, relativo a las medidas de gestión para la explotación sostenible de los recursos pesqueros en el Mar Mediterráneo y por el que se modifica el Reglamento (CEE) n.º 2847/93 y se deroga el Reglamento (CE) n.º 1626/94.

La presente orden se dicta de conformidad con lo previsto en los artículos 13 y 14 de la Ley 3/2001, de 26 de marzo, de Pesca Marítima del Estado.

En su virtud, con la aprobación previa de la Ministra de Política Territorial y Función Pública, de acuerdo con el Consejo de Estado, dispongo:

Artículo 1. *Objeto y ámbito de aplicación.*

1. El objeto de la presente orden es la declaración de la Reserva Marina de interés pesquero de la isla Dragonera, situada en el litoral occidental de la isla de Mallorca, Comunidad Autónoma de Illes Balears, y su regulación mediante el siguiente plan de gestión, que contiene la regulación de las actividades y de los usos permitidos en esta reserva marina.

2. El ámbito de aplicación abarca las aguas exteriores comprendidas dentro del área comprendida entre las líneas definidas por los puntos siguientes (cuya cartografía se refleja en el anexo I), cuyas coordenadas están referidas al Datum ETRS89 (equivalente a WGS 84).

a) 39° 36,333' N 002° 21,367' E, morro de Sa Rajada.
b) 39° 35,883' N 002° 20,333' E, cabo de Tramuntana.
c) La línea de costa O de la isla de Sa Dragonera comprendida entre el cabo de Tramuntana y el cabo de Llebeig.
d) 39° 34,372' N 002° 18,184' E, cabo de Llebeig.
e) 39° 34,029' N 002° 18,133' E.
f) 39° 34,580' N 002° 17,360' E.
g) 39° 36,333' N 002° 19,958' E.

3. En aquellos casos en que parte o toda la Reserva Marina sea coincidente con otras figuras de protección, estará igualmente sujeta a lo dispuesto en su normativa específica.

4. Esta orden ministerial no se aplicará a las actividades cuyo único propósito sea la Defensa o Seguridad Nacional.

Artículo 2. *Zonas especiales.*

Dentro de la reserva marina delimitada según lo establecido en el artículo 1, quedan establecidas las siguientes zonas especiales, cuyas coordenadas están referidas al Datum ETRS89 (equivalente a WGS 84).

1. Zona de reserva integral. Franja de 0,1 millas de ancho desde el litoral O de la isla, entre el límite nordeste de la reserva marina, frente a cabo de Tramuntana, por el norte, y el límite sur de la reserva marina, frente al cabo de Llebeig, por el sur.

2. Zonas de usos restringidos:

a) Cabo Tramuntana: Franja de 50 metros de ancho desde el litoral O de la isla entre el límite nordeste de la reserva marina, y el paralelo 39° 35,850' N.

b) Cova de Sa Finestra: Franja de 50 metros de ancho desde el litoral O de la isla entre el meridiano 002° 19,560' E y el paralelo 39° 35,510' N.

c) Far Vell: Franja de 50 metros de ancho desde el litoral O de la isla entre el paralelo 39° 35,373' N y el paralelo 39° 35,120' N.

d) Punta de s'Alga: Franja de 50 metros de ancho desde el litoral O de la isla entre el paralelo 39° 34,780' N y el paralelo 39° 34,680' N.

e) Cabo Llebeig: Franja de 50 metros de ancho desde el litoral O de la isla entre el paralelo 39° 34,600' N y el límite sur de la reserva marina, frente a cabo Llebeig.

Artículo 3. *Usos.*

Dentro de la reserva marina se podrán realizar las siguientes actividades:

1. En la zona de reserva integral únicamente podrán realizarse las actividades científicas que estén expresamente autorizadas por la Secretaría General de Pesca en función de su interés para el seguimiento del estado y la evolución de la reserva marina, la fauna y la flora marinas, las aguas y los fondos de la reserva marina

2. En las zonas de usos restringidos sólo se podrán realizar, previa autorización de la Dirección General de Pesca Sostenible de la Secretaría General de Pesca, las siguientes actividades:

a) Actividades subacuáticas de recreo:

1.º En la modalidad de buceo autónomo, a realizar por particulares o por entidades en las zonas y en función de las condiciones y cupos establecidos por la Dirección General de Pesca Sostenible, y sujetas a las condiciones de acceso y ejercicio que se establecen en la presente orden y demás normativa aplicable. En virtud de los resultados del seguimiento y del estado de los puntos de buceo, la Dirección General de Pesca Sostenible podrá, mediante resolución motivada, cerrar puntos o zonas al ejercicio de la actividad.

2.º En circunstancias excepcionales que revistan interés social, o para la defensa nacional o el orden público, la Dirección General de Pesca Sostenible podrá otorgar autorizaciones especiales para la práctica del buceo en la reserva marina. En estos casos, las inmersiones realizadas por los buceadores amparados por esa autorización especial no se imputarán en el cupo establecido en el anexo IV.

b) El «snorkeling» (equipo ligero: gafas, tubo y/o aletas), desde embarcación al pairo. Para la realización de esta actividad no es necesaria autorización. Se realizará bajo la responsabilidad exclusiva de los participantes en la misma.

c) Las actividades científicas expresamente autorizadas por la Dirección General de Pesca Sostenible de la Secretaría General de Pesca, en función de su interés para el seguimiento del estado y la evolución de las especies, las aguas y los fondos de la reserva marina. Dichas inmersiones no se imputarán en el cupo establecido en el anexo IV.

d) Actividades de carácter didáctico-experimental, de divulgación, y de seguimiento, que revistan interés para la reserva marina. Estas actividades deberán ser previamente autorizadas por la Dirección General de Pesca Sostenible de la Secretaría General de Pesca en función de su interés para dar a conocer y difundir las reservas marinas y las acciones de protección del mar.

e) Otras actividades no mencionadas que, previa petición justificada y en función de su interés para la reserva marina, autorice la Dirección General de Pesca Sostenible de la Secretaría General de Pesca sin perjuicio de lo que en su caso establezca la autoridad competente en materia de seguridad marítima.

3. En el resto de la reserva marina sólo podrán realizarse, previa autorización de la Dirección General de Pesca Sostenible de la Secretaría General de Pesca, las siguientes actividades:

a) La pesca marítima profesional en las modalidades contempladas en el anexo II.

b) La pesca marítima de recreo desde embarcación en las modalidades y condiciones contempladas en el anexo III.

c) Las actividades científicas expresamente autorizadas por la Dirección General de Pesca Sostenible de la Secretaría General de Pesca, en función de su interés para el seguimiento del estado y la evolución de las especies, las aguas y los fondos de la reserva marina.

d) Actividades de carácter didáctico-experimental, de divulgación, y de seguimiento, que revistan interés para la reserva marina. Estas actividades deberán ser previamente autorizadas por la Dirección General de Pesca Sostenible de la Secretaría General de Pesca en función de su interés para dar a conocer y difundir las reservas marinas y las acciones de protección del mar.

e) Otras actividades no mencionadas que, previa petición justificada y en función de su interés para la reserva marina, autorice la Dirección General de Pesca Sostenible de la Secretaría General de Pesca sin perjuicio de lo que en su caso establezca la autoridad competente en materia de seguridad marítima.

4. En toda la reserva marina está permitida, sin necesidad de autorización, pero sin perjuicio del cumplimiento de la normativa que la regula y con la obligación de observar las buenas prácticas marineras y bajo la responsabilidad de sus practicantes, la libre navegación en las condiciones establecidas en el artículo 7 de la presente orden.

5. Otras actividades no mencionadas que, previa petición justificada e informe del Instituto Español de Oceanografía y en función del interés que puedan tener para la reserva marina, autorice la Dirección General de Pesca Sostenible de la Secretaría General de Pesca.

6. Sin perjuicio de lo establecido en el artículo 5, queda prohibido cualquier otro uso no recogido en el presente artículo.

7. Conforme lo establecido en los artículos 20 y 21 de la Ley 3/2001, de 26 de marzo, la realización en las reservas marinas de obras, instalaciones y demás actividades en el mar, la realización de vertidos, o de actividades que supongan realización de algún tipo de actuación en aguas exteriores requerirán del preceptivo informe del Ministerio de Agricultura, Pesca y Alimentación y de la obtención, en su caso, de la correspondiente autorización de la Dirección General de Pesca Sostenible para su realización, sin perjuicio de la obtención de otros permisos que exija la normativa vigente.

8. En relación con las actividades pesqueras, estarán sometidas a un seguimiento que permita evaluar las mortalidades por pesca, las tallas de capturas, capturas accidentales, así como su eventual efecto en el caso de pérdidas de los artes. Si este seguimiento indicase que se están produciendo efectos o consecuencias no deseados en los recursos o ecosistemas de la reserva, se podría revisar su autorización y, consecuentemente, su uso.

9. En función del estado de los recursos pesqueros, por motivo de acciones perturbadoras al medio marino, o por afección al estado de conservación de los hábitats de interés comunitario y las especies Natura 2000 debidamente acreditada, la Dirección General de Pesca Sostenible podrá establecer períodos inhábiles de las actividades permitidas, así como vedas zonales o temporales para el ejercicio de las diferentes actividades en la reserva marina.

10. El incumplimiento de las condiciones de las referidas autorizaciones dará lugar a la pérdida o retirada de la meritada autorización previa instrucción del correspondiente expediente, en el que se garantice además la audiencia del interesado.

Artículo 4. *Obligaciones.*

En relación con el ejercicio de las actividades permitidas en la reserva marina, se establecen las siguientes obligaciones comunes y específicas:

1. Obligaciones comunes:

a) Identificarse a petición de los servicios de la reserva marina, presentando, cuando sean requeridos para ello, la documentación relativa a licencia, autorización e identidad.

b) Seguir en todo momento las indicaciones de las autoridades responsables de la reserva marina y de los guardas de la misma.

c) Facilitar, durante su estancia en la reserva marina, al servicio de mantenimiento y protección de la misma, las autorizaciones, ya sean de pesca o de buceo, así como la preceptiva documentación acompañante (licencia o título de buceo en vigor e identificación: Documento nacional de identidad o pasaporte). En el caso de la actividad de buceo de recreo realizada por centros y clubes de buceo, se estará a lo establecido en el apartado 2.b) 8.º del presente artículo.

d) Asimismo, deberán facilitar, si fuesen requeridos para ello, la documentación relativa a la embarcación y su actividad.

2. Obligaciones específicas:

a) Para los pescadores:

1.º Facilitar el control de las capturas y aparejos que tengan cuando sean requeridos para ello.

2.º Cumplimentar un estadillo de información de esfuerzo pesquero por cada día de pesca efectuado dentro de la reserva marina, aunque no se hayan realizado capturas, extremo que se hará constar en el estadillo.

3.º Remitir a la Secretaría General de Pesca los estadillos de esfuerzo pesquero. Estos estadillos podrán ser enviados por correo, fax o por medios electrónicos o entregados al servicio de la reserva marina, según las indicaciones que se impartan. Los estadillos podrán ser enviados también a la Dirección General de Pesca y Medio Ambiente de la Comunidad Autónoma de las Illes Balears. La omisión de la entrega de los estadillos podrá suponer la cancelación de la autorización para pescar en la reserva marina.

4.º Informar al servicio de vigilancia de la reserva marina, sobre las capturas accidentales de especies protegidas, en especial de especies de aves marinas.

5.º Para los pescadores profesionales, informar al servicio de vigilancia de la reserva marina, mediante el procedimiento que se establezca, de la zona y hora de pesca en caso de realizar la actividad entre las 22:00 horas y las 6:00 horas.

6.º Comunicar al servicio de la reserva marina la pérdida de artes o aparejos.

b) Para los buceadores:

1.º Las actividades subacuáticas de recreo se realizarán conforme a lo previsto en la normativa específica de regulación de la actividad.

2.º Los responsables de la inmersión y de los buceadores velarán en todo momento por el estricto cumplimiento de la normativa de seguridad y de los procedimientos establecidos para la práctica del buceo.

3.º Suscribir en la solicitud y aplicar los criterios de buceo responsable en reservas marinas aprobados mediante la Orden APA/126/2019, de 1 de febrero, por la que se aprueban los criterios de buceo recreativo responsable en reservas marinas. Dichos criterios están a disposición del público en la página web del Ministerio de Agricultura, Pesca, y Alimentación.

4.º Iniciar y terminar las inmersiones desde la boya de señalización del punto de buceo en que esté amarrada la embarcación nodriza, cuando la reserva marina disponga de estas boyas.

5.º Solicitar, en su caso, la autorización de uso de linternas, focos y cámaras para la obtención de imágenes submarinas. El permiso para su uso constará expresamente en la autorización de la actividad.

6.º Ejercer la actividad perturbando lo menos posible el estado del medio, así como preservar la integridad de los individuos o comunidades dependientes del medio marino.

7.º Respetar la práctica de la pesca, sin interferir con las embarcaciones que la estén ejerciendo ni con los artes que pudieran estar calados.

8.º Para los centros de buceo, tener al día y poner a disposición del servicio de la reserva marina el libro de registro y la documentación de los buceadores.

9.º Remitir al servicio de vigilancia de la reserva, con una semana de antelación, la previsión de inmersiones, a los efectos de poder programar la utilización de las boyas de amarre de los puntos de buceo. La remisión podrá hacerse por fax o por medios electrónicos. En cada inmersión, el patrón de la embarcación informará al servicio de la

reserva del punto de buceo elegido. Si éste estuviese ocupado, el servicio propondrá un punto de buceo alternativo.

10.º Asimismo, los centros y clubes de buceo remitirán a final de año a la Secretaría General Pesca relación detallada de las inmersiones realizadas, con indicación del número de buceadores, fecha y lugar (especificando el número guías de inmersión en cada grupo de buceadores) de cada una.

c) Para los patrones de las embarcaciones.

1.º A efectos de control, las embarcaciones que accedan a la reserva marina para la realización de una actividad autorizada, deberán informar al servicio de la misma de su entrada y salida de sus aguas y facilitar sus datos, así como prestar su colaboración en el control de sus actividades mientras permanezcan dentro de las aguas de la reserva e informar de su salida. A estos efectos, el servicio mantendrá escucha en V.H.F., canal 16, desde las 8:00 a las 22:00 horas, y se facilitará un número de teléfono para dar también los avisos por esa vía.

2.º Mantener la embarcación amarrada a la boya asignada durante la realización de las inmersiones cuando la reserva marina disponga de estos elementos, y en ningún caso fondear la embarcación.

3.º Con carácter general, en las embarcaciones desde las que se estén realizando actividades de buceo de recreo, deberá permanecer a bordo durante la realización de la inmersión una persona con titulación adecuada para el gobierno de la embarcación.

Artículo 5. *Prohibiciones.*

Queda prohibido cualquier uso no recogido en el artículo 3 y, en concreto, las siguientes actividades:

1. De carácter general:

a) El ejercicio de la pesca profesional en cualquier modalidad no establecida expresamente en la presente orden y, en concreto, las modalidades de arrastre, cerco, palangre de fondo y de superficie, y la pesca de coral.

b) La pesca de recreo en cualquier modalidad no establecida expresamente en la presente orden y, específicamente, la pesca desde tierra, la pesca submarina, el «jigging» y el «spinning», y la tenencia a bordo de cualesquiera otros artes o aparejos distintos a los permitidos.

c) La recolección o extracción de minerales, organismo o partes de organismo, animales o vegetales, vivos o muertos, y restos de cualquier tipo, salvo en el caso de actividades pesqueras y científicas debidamente autorizadas.

d) Alimentar a los animales.

e) La realización de cualquier tipo de vertido y la colocación de infraestructuras en el mar, salvo casos excepcionales, en los que se estará a lo establecido en el artículo 3.8 de la presente orden.

f) La utilización de motos de agua.

g) La repoblación, entendiendo ésta tanto como captación de individuos como suelta de los mismos de cualquier especie.

2. Específicas:

a) Para los pescadores profesionales: la utilización de otros artes o aparejos distintos a los permitidos en la presente orden.

b) Para los pescadores de recreo:

1.º La utilización de aparejos distintos a los permitidos en la presente orden.

2.º La utilización de peces y cefalópodos vivos como cebo.

c) Para los buceadores:

1.º Las inmersiones nocturnas o desde tierra.

2.º La utilización de elementos mecánicos de propulsión submarina (torpedos).

3.º Efectuar pruebas de mar o prácticas de escuelas de buceo.

4.º La tenencia de instrumento alguno que pueda utilizarse para la pesca o extracción de especies marinas, exceptuando un cuchillo, por razones de seguridad.

d) Para los patrones de las embarcaciones: para las dedicadas a la actividad de buceo de recreo, la tenencia a bordo de cualquier instrumento, arte o aparejo que pueda utilizarse para la pesca o la extracción de especies marinas.

Artículo 6. *Fondeo de embarcaciones y utilización de boyas de amarre de los puntos de buceo.*

1. Sin perjuicio de las competencias que le corresponden en la materia a la Administración Marítima y, como medida para preservar los fondos de la reserva marina, queda prohibido el fondeo en la misma, salvo por motivos de emergencia relacionados con la seguridad de la vida humana en el mar, la seguridad nacional o el orden público.

2. El uso de las boyas de amarre de los puntos de buceo queda reservado para las embarcaciones desde las que se vaya a realizar esta actividad y será regulado mediante resolución de la Dirección General de Pesca Sostenible, de acuerdo con las limitaciones técnicas determinadas por las características técnicas de estas boyas.

3. Las boyas de buceo de recreo se podrán reservar a través de la aplicación de la Dirección General de Pesca y Medio Marino de la comunidad autónoma. Se podrán reservar en cada turno dos boyas diferentes a partir de las 17 horas del día anterior. En caso de quedar boyas libres, éstas se podrán reservar el mismo día.

4. La realización de actividades de buceo científico autorizadas por la Secretaría General de Pesca no requerirá la reserva de boya.

Artículo 7. *Navegación.*

1. Sin perjuicio de las competencias que le corresponden en la materia a la Administración Marítima en el ámbito de la Marina Civil, la libre navegación, como actividad permitida con carácter general sin necesidad de autorización en la reserva marina según establece el artículo 3.4, se efectuará de acuerdo con las normas generales que la regulan, y siempre bajo la responsabilidad de quien esté al mando de la embarcación.

2. Con la misma reserva competencial que en el apartado 1 anterior, en relación con el control de actividades y la protección del medio ambiente marino, y con objeto de su preservación, de evitar ruidos excesivos y perturbaciones de cualquier tipo, se establecen las siguientes limitaciones a la libre navegación, salvo en caso de emergencia relacionada con la seguridad de la vida humana en la mar, actuaciones de vigilancia, seguimiento, control, defensa nacional u orden público:

a) Los buques en tránsito (aquéllos que no dispongan de autorización para realizar ninguna actividad en la reserva marina) navegarán a una velocidad superior a 6 nudos e inferior a 10 nudos.

b) Los buques en tránsito procurarán navegar a la mayor distancia posible de la costa.

Artículo 8. *Censo específico de pesca profesional de la reserva marina de interés pesquero de la isla Dragonera.*

1. Se crea el censo específico de pesca profesional de la reserva marina de interés pesquero de la isla Dragonera con derecho de acceso a las aguas de la reserva.

2. Las embarcaciones con derecho a figurar en dicho censo serán las que:

a) Pertenezcan a la Cofradía de Andratx o tengan puerto base en el ámbito territorial de esta cofradía, a pesar de no ser miembro de ella, o tengan el puerto base a menos de 24 millas de la reserva marina

b) Demuestren habitualidad de pesca en la zona en los dos años anteriores a la creación de la reserva marina y estén incluidas en el censo de artes menores del caladero Mediterráneo. A estos efectos, la embarcación no debe haber cambiado de puerto base en los últimos tres años.

3. Este censo, que será contingentado, será revisado y actualizado periódicamente, conforme a lo previsto en el artículo 26 de la Ley 3/2001, de 26 de marzo, por la Secretaría

General de Pesca. Las características técnicas máximas de los buques serán las indicadas en el anexo II.

4. En tanto el censo sea actualizado, la Dirección General de Pesca Sostenible podrá autorizar provisionalmente a una embarcación la práctica de la actividad.

5. Para solicitar la inclusión en el censo de una embarcación, esta deberá figurar en situación de alta en el censo de flota pesquera operativa.

6. La solicitud de inclusión podrán presentarla el armador o el propietario de la embarcación en cualquier momento. Se dirigirá a la Dirección General de Pesca Sostenible y podrá presentarse en cualquiera de los lugares previstos en el artículo 16.4 de la Ley 39/2015, de 1 de octubre. No obstante, los sujetos a que se refiere el artículo 14.2 de la Ley 39/2015, de 1 de octubre, deberán presentar su solicitud por medios electrónicos, en la sede electrónica del Ministerio de Agricultura, Pesca y Alimentación. Dicha solicitud irá acompañada de la documentación relativa a la embarcación y a sus propietarios y armadores.

7. En ningún caso se superará el número de embarcaciones en que sea contingentado el censo.

8. Las embarcaciones incluidas en el censo podrán ser substituidas por otras siempre que las nuevas cumplan los requisitos de puerto base, modalidad y habitualidad y no supongan un incremento del esfuerzo pesquero en la reserva marina.

9. En el caso de que las embarcaciones no tengan actividad durante un periodo de un año, sin causa justificada, será considerado renuncia del titular al acceso del buque a la pesquería y al caladero para el que es autorizado, procediéndose a su baja definitiva en el censo, conforme a lo dispuesto en el artículo 23.4 de la Ley 3/2001, de 26 de marzo.

10. Las embarcaciones que no cumplan las obligaciones establecidas en el artículo 4.2.a) de la presente orden durante un periodo de tres meses, podrán ser excluidas del censo.

Artículo 9. *Régimen de autorizaciones.*

1. Las solicitudes de autorización para el ejercicio de actividades en la reserva marina deberán dirigirse al Director General de Pesca Sostenible.

2. Las solicitudes para la práctica de actividades subacuáticas de recreo para centros y clubes de buceo se podrán presentar en cualquier momento y la autorización tendrá validez para un año. Las autorizaciones de actividades subacuáticas de recreo que vayan a realizarse por particulares se presentarán en cualquier momento y la autorización tendrá validez para seis meses.

3. Las solicitudes para la práctica de la pesca marítima de recreo desde embarcación podrán presentarse en cualquier momento y las autorizaciones tendrán validez anual.

4. De acuerdo con lo dispuesto en el artículo 14.2 de la Ley 39/2015, de 1 de octubre, las personas jurídicas presentarán las solicitudes a través del registro electrónico del Ministerio de Agricultura, Pesca y Alimentación, en la sede electrónica de este Ministerio (https://www.mapa.gob.es/portal/site/es), conforme al modelo de solicitud que estará disponible en dicha sede. Cuando se trate de personas físicas la solicitud podrá presentarse, además, en la Delegación del Gobierno en la Comunidad Autónoma de Illes Balears o en cualquiera de los lugares a los que se refiere en el artículo 16.4 de dicha ley.

5. Las solicitudes para la realización de actividades científicas y de carácter didáctico experimental se presentarán con una antelación de, al menos, quince días hábiles para que puedan ser adecuadamente evaluadas.

6. La Dirección General de Pesca Sostenible resolverá y notificará las solicitudes en un plazo máximo de un mes, contado a partir de la fecha de entrada en el registro electrónico de la administración competente para su tramitación, aprobando o denegando la correspondiente autorización.

7. En caso de no dictarse y notificarse resolución expresa en dicho plazo, se entenderán desestimadas las solicitudes, conforme a la disposición adicional sexta de la Ley 3/2001, de 26 de marzo, y conforme al artículo 24.1, párrafo segundo de la Ley 39/2015, de 1 de octubre, por su incidencia en el medio ambiente.

8. Contra dichas resoluciones, que no podrán fin a la vía administrativa, podrá interponerse recurso de alzada ante la Secretaría General de Pesca del Ministerio de

Agricultura, Pesca, y Alimentación en los términos y plazos a que se refieren los artículos 121 y 122, en relación con el 114, de la Ley 39/2015, de 1 de octubre.

9. La Dirección General de Pesca Sostenible de la Secretaría General de Pesca proporcionará a la Dirección General de la Marina Mercante del Ministerio de Transportes, Movilidad y Agenda Urbana los datos necesarios sobre las embarcaciones de pesca, centros de buceo, asociaciones de buceo, clubs de buceo o cualquier otra embarcación o entidad autorizada a acceder y ejercer actividades sobre la reserva marina, con el fin de verificar que dichas embarcaciones y entidades cumplen con lo establecido en la legislación marítima conforme a lo dispuesto en la disposición adicional tercera de la Ley 3/2001, de 26 de marzo.

10. Las autorizaciones de pesca de recreo desde embarcación y de buceo de recreo expedidas por la Dirección General de Pesca y Medio Marino de la Comunidad Autónoma de Illes Balears para aguas interiores serán válidas para la realización de estas actividades en aguas exteriores de la reserva marina.

11. El incumplimiento de las condiciones específicas de las autorizaciones dará lugar a la pérdida o retirada de las meritadas autorizaciones, previa acreditación del incumplimiento imputado en un expediente instruido al efecto y previa audiencia del interesado.

Artículo 10. *Documentación.*

1. Los solicitantes que ya hayan obtenido autorización anteriormente, sólo deberán presentar, al solicitar una nueva autorización, aquella documentación que haya caducado o se haya modificado respecto de la autorización anterior.

2. Las nuevas solicitudes, que deberán contener los datos identificativos señalados en el artículo 66 de la Ley 39/2015, de 1 de octubre, se presentarán acompañadas, al menos, de la siguiente documentación:

a) Relativa a la embarcación:

1.º Título del patrón de la embarcación.
2.º Último despacho de la embarcación.
3.º Certificado de navegabilidad en vigor de la embarcación.
4.º Seguro en vigor de la embarcación.
5.º En el caso de que se trate de embarcaciones que se dediquen comercialmente a estas actividades, copia simple de la autorización, expedida por el órgano competente, para dedicarse a actividades marítimas turístico-recreativas, o título de intervención equivalente.

b) Relativa a todas las actividades: compromiso, suscrito por el solicitante, de cumplir los requisitos previstos en la normativa vigente en materia de seguridad marítima y navegación, titulaciones, licencias y seguros obligatorios para la práctica de la actividad a que se refiera la solicitud. En el caso de los centros de buceo, el compromiso debe incluir el de comprobar la identidad y titulación de los buceadores que lleven a la reserva marina y llevar un registro de los mismos.

c) Para la práctica del buceo de recreo.

1.º En el caso de actividades subacuáticas de recreo a realizar por particulares, identificación, título de buceo expedido, reconocido u homologado por una comunidad autónoma, seguro para buceo y reconocimiento médico en vigor.
2.º Los buceadores deberán acreditar una experiencia mínima de veinticinco inmersiones de las que, al menos una, deberá haber sido realizada en el último año, contado a partir de la fecha de la petición.
3.º Para los centros de buceo, acreditación de estar autorizados a ejercer la actividad por parte de la comunidad autónoma correspondiente.
4.º Para los clubes de buceo, documentación acreditativa de su constitución y listado de socios, en el que figurará su identificación y el título de buceo que poseen.
5.º Suscripción del compromiso de aplicar los criterios de buceo responsable en reservas marinas, a los que se refiere el artículo 4.2.b) 3.º.

d) Para las actividades científicas y de carácter didáctico-experimental.

1.º Memoria descriptiva y justificativa de los trabajos que se pretenden realizar.
2.º Objeto de los mismos.

3.º Descripción de los trabajos.
4.º Metodología y técnicas a emplear.
5.º Calendario.
6.º Medios personales y materiales a emplear.

e) Otra documentación que pueda exigirse en virtud de su normativa reguladora.

Artículo 11. *Especies protegidas.*

1. Sin perjuicio de las especies de peces e invertebrados marinos protegidos por la normativa estatal y europea, también están protegidas en la reserva marina objeto del ámbito de aplicación de esta orden las especies señaladas en el anexo V.

2. Se prohíbe capturar deliberadamente, mantener a bordo, transbordar o desembarcar las especies de peces e invertebrados marinos mencionadas en el anexo V, por lo que se debe fomentar la implantación de medidas para evitar su captura.

3. En el marco de la realización de las actividades científicas indicadas en el artículo 3, apartados 1, 2.b) y 3.c) de la presente orden que autorice la Dirección General de Pesca Sostenible, esta podrá conceder, con el informe técnico favorable previo del Instituto Español de Oceanografía, autorizaciones específicas para la captura de las especies señaladas en el anexo V.

Artículo 12. *Control de actividades.*

1. Los guardas de la reserva marina denunciarán los casos de incumplimiento de la normativa vigente dentro de su perímetro.

2. Asimismo, podrán efectuar controles de identidad, de documentación, de capturas, artes y aparejos y demás aspectos técnicos y de cuestiones relativas a las actividades que estén teniendo lugar en la reserva marina.

3. Si detectasen alguna irregularidad, levantarán el acta correspondiente, en la que se detallarán las causas del incumplimiento. Podrán ordenar asimismo la suspensión de la actividad en caso necesario.

4. Para el control de actividades en la reserva marina, los encargados de llevarlos a cabo podrán obtener imágenes, tanto fotografías como filmaciones, por medio de cámaras fijas o móviles, filmaciones que serán empleadas, en su caso, como medio de prueba o para el seguimiento de la reserva marina.

5. Lo dispuesto en los apartados 2 y 4 anteriores se llevará a cabo con estricta sujeción a lo dispuesto en el Reglamento (UE) 2016/679, del Parlamento Europeo y del Consejo, de 27 de abril de 2016, relativo a la protección de las personas físicas en lo que respecta al tratamiento de datos personales y a la libre circulación de estos datos y por el que se deroga la Directiva 95/46/CE, y resto de la legislación aplicable en materia de protección de datos.

Artículo 13. *Seguimiento.*

La Secretaría General de Pesca, a través de la Dirección General de Pesca Sostenible, mantendrá reuniones técnicas de seguimiento periódicas con las administraciones públicas o sectores específicos implicados en la reserva marina, con el fin de llevar a cabo el seguimiento de su funcionamiento y de mantener informados y favorecer la participación de los interesados en la gestión y el funcionamiento de la misma.

Artículo 14. *Asignación de cupo de buceo de recreo.*

1. La Dirección General de Recursos Pesqueros podrá asignar cupos parciales para la práctica del buceo autónomo de recreo en la reserva marina a los centros de buceo o asociaciones de los mismos que lo soliciten.

2. Las solicitudes deberán dirigirse a la Dirección General de Pesca Sostenible. De acuerdo con lo dispuesto en el artículo 14.2 de la Ley 39/2015, de 1 de octubre, las personas jurídicas presentarán las solicitudes a través del registro electrónico del Ministerio de Agricultura, Pesca y Alimentación, en la sede electrónica de este Ministerio (https://www.mapa.gob.es/portal/site/es), conforme al modelo de solicitud que estará disponible en dicha sede. Cuando se trate de personas físicas la solicitud podrá presentarse, además, en

la Delegación del Gobierno en la Comunidad Autónoma de Illes Balears o en cualquiera de los lugares a los que se refiere en el artículo 16.4 de dicha ley.

3. En la resolución, conforme a los cupos máximos establecidos en el anexo IV, se establecerá el porcentaje de cupo asignado y su concreción en número de buceadores por semana que podrán realizar actividades subacuáticas organizadas por el centro o centros de buceo a los que les sea concedida dicha asignación.

4. La Dirección General de Pesca Sostenible resolverá y notificará las solicitudes en un plazo máximo de un mes, contado a partir de la fecha de entrada en el registro electrónico de la administración competente para su tramitación.

5. En caso de no dictarse y notificarse resolución expresa en dicho plazo, se entenderán desestimadas las solicitudes, conforme a la disposición adicional sexta de la Ley 3/2001, de 26 de marzo, y conforme al artículo 24.1, párrafo segundo de la Ley 39/2015, de 1 de octubre, por su incidencia en el medio ambiente.

6. Contra dichas resoluciones, que no podrán fin a la vía administrativa, podrá interponerse recurso de alzada ante la Secretaría General de Pesca del Ministerio de Agricultura, Pesca y Alimentación en los términos y plazos a que se refieren los artículos 121 y 122, en relación con el 114, de la Ley 39/2015, de 1 de octubre.

Artículo 15. *Criterios para la asignación de cupo de buceo de recreo.*

Para evaluar la procedencia de la asignación de cupo y establecer el porcentaje de cupo asignado se tendrán en cuenta los siguientes criterios:

a) Antigüedad superior a seis años en el ejercicio de actividades subacuáticas en la reserva marina.

b) Volumen de actividad en la reserva marina en los seis años anteriores al de la solicitud.

c) Que el acceso a la reserva de otras entidades de buceo que no dispongan de asignación de cupo quede garantizado.

Artículo 16. *Condiciones de la asignación de cupo.*

1. Las asignaciones de cupos parciales estarán sujetas al cumplimiento de las siguientes condiciones:

a) El cupo asignado no puede ser transferido a terceros ni total ni parcialmente.

b) Las entidades a las que se les asigne un cupo, no podrán obtener para sus embarcaciones autorización a cargo del cupo restante para la realización de la misma actividad.

c) Los centros de buceo o asociaciones de los mismos deberán remitir a la Secretaría General de Pesca, una vez finalizada la temporada de buceo, un informe detallado del uso del cupo asignado. En el referido informe deberá constar, de forma exacta y veraz, la indicación del número de buceadores autorizados y el número que efectivamente practicó la actividad; el número de guías que acompañó al grupo en cada inmersión, y la fecha y lugar de las inmersiones en la reserva marina.

2. El incumplimiento de las condiciones y limitaciones de inmersiones dará lugar a la pérdida del respectivo cupo durante el año en curso, previa instrucción del correspondiente expediente, en el que se garantice además la audiencia del interesado mediante resolución de la Dirección General de Pesca Sostenible.

3. Contra dicha resolución, que no podrá fin a la vía administrativa, podrá interponerse recurso de alzada ante la Secretaría General de Pesca del Ministerio de Agricultura, Pesca y Alimentación en los términos y plazos a que se refieren los artículos 121 y 122, en relación con el 114, de la Ley 39/2015, de 1 de octubre.

Artículo 17. *Régimen sancionador.*

El incumplimiento de lo dispuesto en la presente orden será sancionado conforme a lo previsto en el título V sobre régimen de infracciones y sanciones de la Ley 3/2001, de 26 de marzo, la Ley 42/2007, de 13 de diciembre, del Patrimonio Natural y de la Biodiversidad, la Ley 41/2010, de 29 de diciembre, de protección del medio marino, siempre que no sea

constitutivo de infracción en el ámbito de Marina Civil, conforme al título IV del libro tercero del Texto Refundido de la Ley de Puertos del Estado y de la Marina Mercante, aprobado por el Real Decreto Legislativo 2/2011, de 5 de septiembre.

Disposición final primera. *Título competencial.*

Esta orden se dicta al amparo de lo dispuesto en el artículo 149.1.19.ª de la Constitución, que atribuye al Estado competencia exclusiva en materia de pesca marítima en materia de pesca marítima en aguas exteriores.

Disposición final segunda. *Desarrollo y aplicación.*

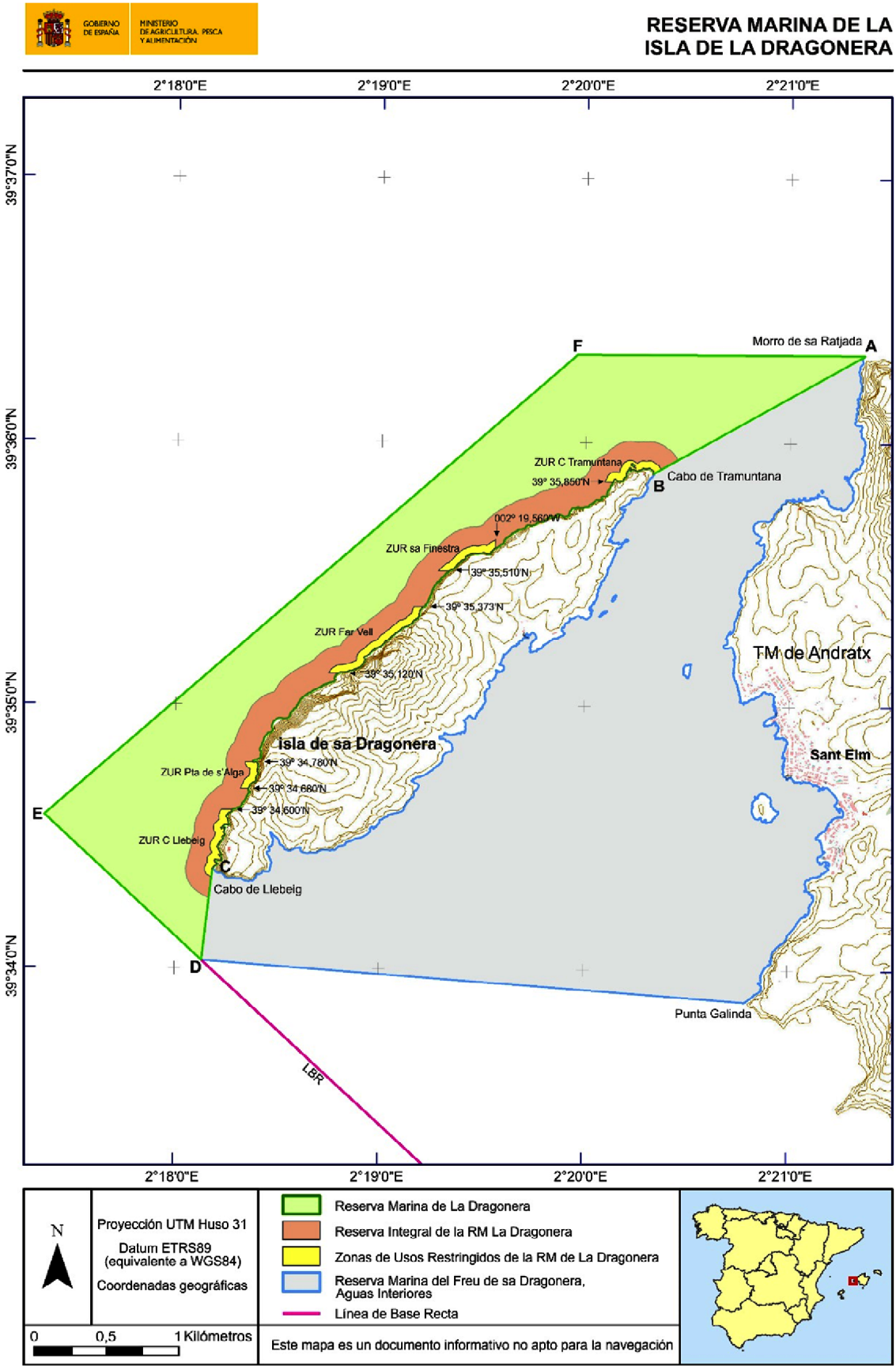
Se faculta al secretario general de Pesca, en el ámbito de sus competencias, para adoptar las medidas y dictar cuantas resoluciones sean precisas para el cumplimiento y aplicación de la presente orden ministerial.

Disposición final tercera. *Entrada en vigor.*

La presente orden entrará en vigor el día siguiente al de su publicación en el «Boletín Oficial del Estado».

ANEXO I

Delimitación y zonificación de la reserva marina



ANEXO II

Pesca marítima profesional

Acceso a la reserva marina

Las embarcaciones que accedan a la reserva marina para la práctica de actividades permitidas deberán comunicarlo al servicio de la reserva marina en los teléfonos del servicio de vigilancia indicados en la correspondiente autorización o contactando con el servicio por V.H.F., canal 16.

a) Todas las capturas que tengan lugar dentro de la reserva marina están sometidas a la limitación de tallas establecida en la normativa que las regule en el caladero nacional del Mediterráneo.
b) Las embarcaciones autorizadas sólo podrán ejercer la actividad con un único arte o aparejo en cada jornada de pesca, por lo que no está permitido simultanear modalidades ni tener a bordo o usar otros artes o aparejos.
c) Sólo se podrá llevar a bordo y utilizar en el conjunto de la reserva marina (aguas interiores y exteriores) un arte o aparejo cuya longitud máxima no exceda de lo indicado en el cuadro adjunto.
d) La actividad pesquera profesional dentro de la reserva marina no estará permitida los sábados, domingos ni festivos. Los artes deberán ser retirados el viernes a mediodía o a mediodía de la víspera del día festivo, y podrán volver a ser calados el domingo a partir de las 16:00 horas o la tarde del día festivo a partir de las 16:00 horas.

Las modalidades permitidas, con las condiciones de utilización y medidas técnicas de acuerdo con lo establecido en la normativa del caladero nacional del Mediterráneo, son:

a) Palangrillo, con un máximo de 500 anzuelos por embarcación.
b) Potera para cefalópodos.
c) Curricán de superficie. No deberá llevar ningún tipo de lastre y se practicará a más de 3 nudos de velocidad.

En relación al palangrillo se recomienda el cumplimiento de alguna de las siguientes medidas:

Usar cebos poco atractivos para las aves (principalmente gamba/langostino, gusanos).
Calar de noche, procurando minimizar la iluminación a bordo (idealmente combinado con el uso de pesos para hundimiento rápido).
Calar con suficientemente peso para asegurar el hundimiento rápido de la línea (ACAP recomienda 0,3 m/s) (idealmente combinado con calado nocturno).
Calar líneas verticales (con la embarcación parada durante la maniobra de calada).

Además de las medidas anteriores, se recomienda:

No arrojar pescado al mar o vísceras antes o durante la calada.
Realizar caladas cortas y espaciadas entre sí (para evitar que las aves sigan a la barca).
No usar cebo congelado.

Características técnicas máximas de los buques

Las características técnicas máximas de los buques que podrán entrar a formar parte del censo serán:

Parámetro	Valor máximo
Eslora máxima.	10,00 metros
Potencia máxima.	95 CV
GT máximo.	5,6 GT
Número máximo de tripulantes.	3

ANEXO III

Pesca marítima de recreo

Acceso a la reserva marina

Las embarcaciones que accedan a la reserva marina para la práctica de actividades recreo deberán comunicarlo al servicio de la reserva marina en los teléfonos del servicio de vigilancia indicados en la correspondiente autorización o contactando con el servicio por V.H.F., canal 16.

Pesca marítima de recreo desde embarcación

Modalidades permitidas:

a) Curricán de superficie, con un máximo de dos líneas por embarcación en acción de pesca. No deberá llevar ningún tipo de lastre y se practicará a más de 3 nudos de velocidad.
b) Volantín con un máximo de una caña o línea por pescador y cuatro anzuelos por línea. Los anzuelos deben ser de anchura superior a 7 mm e inferior a 9 mm.

Días permitidos: martes, jueves, sábados, domingos y festivos de ámbito nacional.
Horario de actividad: entre el orto y el ocaso del sol.
La Dirección General de Pesca Sostenible regulará mediante resolución el cupo máximo diario de embarcaciones de pesca de recreo en función de la estacionalidad y de los resultados del seguimiento científico de la reserva marina.
Especies sujetas a límite de captura en pesca recreativa de un ejemplar diario por persona en la reserva marina:

Especie	Nombre común
Dentex dentex.	Dentón.
Dicentrarchus labrax.	Lubina.
Sciaena umbra.	Corvallo.
Epinephelus spp.	Mero.
Mycteroperca rubra.	Gitano.
Labrus viridis.	Bodión verde.
Labrus merula.	Merlo.
Diplodus cervinus.	Sargo breado.
Sparus aurata.	Dorada.
Zeus faber.	Pez de San Pedro.
Scorpaena scrofa.	Cabracho.

Tallas mínimas para la pesca recreativa en la reserva marina

Nombre científico	Nombre común	Talla mínima (cm)
Serranus scriba.	Vaca serrana.	14
Symphodus tinca.	Pinto.	18
Scorpaena porcus.	Rascacio.	19
Spondyliosoma cantharus.	Chopa.	20
Labrus merula.	Merlo.	25
Labrus viridis.	Bodión verde.	27
Diplodus cervinus.	Sargo breado.	30
Umbrina cirrosa.	Verrugato.	35
Sparus aurata.	Dorada.	35
Dicentrarchus labrax.	Lubina.	43
Epinephelus marginatus.	Mero.	50
Epinephelus costae.	Falso abadejo.	53
Mycteroperca rubra.	Gitano.	53
Epinephelus aeneus.	Cherne de ley.	53
Muraena helena.	Morena.	95
Conger conger.	Congrio.	95

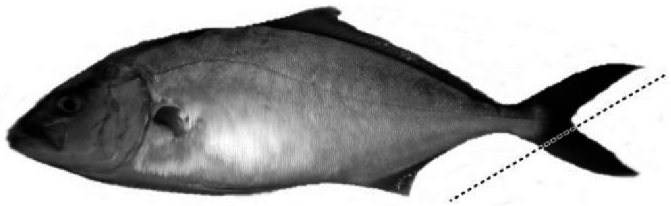
Marcado de piezas en la pesca recreativa

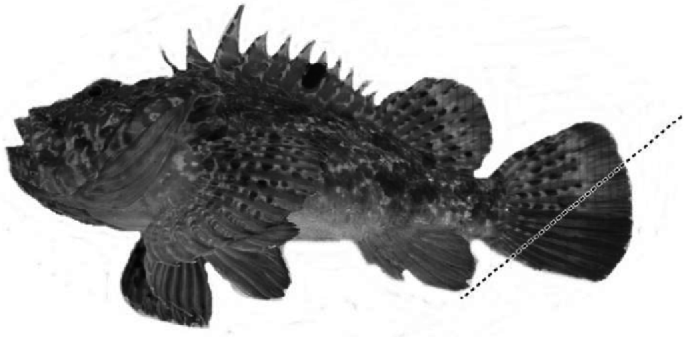
Con la finalidad de dificultar la venta fraudulenta de pescado procedente de la pesca recreativa, se establece la obligación de marcar los ejemplares capturados de ciertas especies consideradas de valor comercial. La marca consiste en un corte en el lóbulo inferior de la aleta caudal del pez, marca que debe realizarse acto seguido después de su captura, y como se indica en las imágenes incluidas a continuación. Esta marca no debe impedir la medida de la talla total de la pieza.

Las especies sujetas a marcado son:

Nombre científico	Nombre común
Seriola dumerili.	Serviola.
Zeus faber.	Gallo de San Pedro.
Dentex dentex.	Denton.
Scorpaena scrofa.	Cabracho.
Epinephelus spp.	Meros.
Sciaena umbra.	Corvallo.
Umbrina cirrosa.	Verrugato.

Ejemplos de cómo se debe practicar el marcado de la aleta caudal





ANEXO IV

Actividades subacuáticas de recreo

Acceso a la reserva marina

Las embarcaciones que accedan a la reserva marina para la práctica de actividades de recreo deberán comunicarlo al servicio de la reserva marina en los teléfonos del servicio de vigilancia indicados en la correspondiente autorización o contactando con el servicio por V.H.F., canal 16.

1. Zonas de buceo.

a) Zona de usos restringidos de Cabo Tramontana.
b) Zona de usos restringidos de Cova de sa Finestra.
c) Zona de usos restringidos de Far Vell.

d) Zona de usos restringidos de Punta de s'Alga.
e) Zona de usos restringidos de Cabo Llebeig.

2. Cupos y temporadas de buceo.

a) Cupos:

– 5.000 inmersiones/año para entidades de buceo.
– 750 inmersiones/año para particulares.
– Número máximo de buceadores por embarcación: 12 para entidades y 6 para particulares.

Los guías de las inmersiones no se contabilizan en el cupo. Habrá un máximo de dos guías por grupo de inmersión.

b) Temporadas.

– Abierta: del 1 de abril al 30 de noviembre.
– Cerrada: del 1 de diciembre al 31 de marzo.

3. Condiciones de realización de la actividad.

a) Turnos de inmersión: 4 por día:

– De 9:00 a 11:00.
– De 11:00 a 13:00.
– De 13:00 a 15:00.
– De 15:00 a 18:00.

b) Embarcaciones por boya: 1 por turno. En caso de condiciones adversas, se podrá cambiar de boya antes de iniciar la actividad. Excepcionalmente, cuando las condiciones limiten el uso de alguna boya, con conocimiento previo del servicio y bajo responsabilidad del patrón de la embarcación, podrán coincidir dos embarcaciones en un mismo punto de buceo.

ANEXO V

Especies protegidas

Si se produce su captura accidental, se deberán devolver al mar vivas siempre que sea posible.

Especie	Nombre común
Scyliorhinus stellaris.	Alitán.
Dasyatis pastinaca.	Pastinaca.
Dasyatis centroura.	Pastinaca espinosa.
Prionace glauca.	Tintorera.
Myliobatis Aquila.	Águila marina.
Aetomylaeus bovinus.	Pez obispo.
Torpedo torpedo.	Tremolina común.
Mustelus spp.	Musola.
Apterichtus anguiformis.	Moreneta.
Caecilia branderiana.	Cieguito.
Nerophis spp.	Alfiler.
Syngnathus spp.	Aguja de río, aguja mula.
Argyrosomus regius.	Corvina.
Maja squinado.	Centollo mediterráneo.
Astraea rugosa.	Peonza plana.
Octopus macropus.	Pulpo patudo.

§ 113

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

Ministerio de Transportes y Movilidad Sostenible
«BOE» núm. 40, de 15 de febrero de 2024
Última modificación: 30 de diciembre de 2025
Referencia: BOE-A-2024-2850

I

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

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

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

II

Las peculiaridades desde el punto de vista medioambiental del Mar Menor aconsejan la adopción de diversas medidas que aseguren que la navegación en estas aguas no causa daños al medio ambiente marino. De esta forma, la navegación marítima contribuirá a la

protección y recuperación de un espacio cuya singularidad se reconoce tanto a nivel nacional como internacional.

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

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

En segundo lugar, la legislación española también proporciona la necesaria cobertura para la adopción de estas previsiones. En concreto, en la disposición final segunda del Texto Refundido de la Ley de Puertos del Estado y de la Marina Mercante, aprobado por el Real Decreto Legislativo 2/2011, de 5 de septiembre, la disposición final novena de la Ley 14/2014, de 24 de julio, de Navegación Marítima, y la disposición final primera de la Ley 19/2022, de 30 de septiembre, para el reconocimiento de personalidad jurídica de la laguna del Mar Menor y su cuenca.

III

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

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

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

IV

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

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

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

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

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

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

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

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

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

DISPONGO:

Artículo 1. *Objeto y ámbito de aplicación.*

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

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

Artículo 2. *Competencias.*

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

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

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

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

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

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

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

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

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

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

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

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

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

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

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

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

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

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

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

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

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

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

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

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

Artículo 7. *Limitaciones y prohibiciones de fondeo.*

1. Solo se permite el fondeo por tiempo prolongado o de temporada para buques y embarcaciones en el Mar Menor en los polígonos de fondeo autorizados de manera expresa por el órgano autonómico competente, y siempre que cuenten con el debido título habilitante para la ocupación del dominio público marítimo-terrestre.

2. El fondeo tradicional de buques y embarcaciones que habitualmente se produce en temporada estival, y que se efectúa en zonas próximas a la costa para disfrutar de una jornada de baño, descanso, o del entorno del Mar Menor, queda limitado a un máximo de 24 horas y al cumplimiento de las medidas adicionales que disponga el correspondiente instrumento de planificación y gestión del espacio protegido.

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

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

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

c) Las delimitadas para su uso militar.

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

3. Se permitirá la instalación de fondeaderos ecológicos de visita en las zonas autorizadas de manera expresa por el órgano autonómico competente y siempre que cuenten con el debido título habilitante.

4. Queda prohibido el fondeo de cualquier tipo de estructura sumergida, para el amadrinamiento de buques y embarcaciones mediante cabo o cadena, fuera de los polígonos de fondeo autorizados y de las zonas autorizadas para la instalación de fondeaderos ecológicos de visita.

Disposición derogatoria única. *Derogación de normas.*

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

Disposición final primera. *Título competencial.*

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

Disposición final segunda. *Entrada en vigor.*

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

§ 114

Real Decreto Legislativo 1/2001, de 20 de julio, por el que se aprueba el texto refundido de la Ley de Aguas. [Inclusión parcial]

Ministerio de Medio Ambiente
«BOE» núm. 176, de 24 de julio de 2001
Última modificación: 28 de diciembre de 2023
Referencia: BOE-A-2001-14276

[. . .]

TEXTO REFUNDIDO DE LA LEY DE AGUAS

[. . .]

TÍTULO IV

De la utilización del dominio público hidráulico

[. . .]

CAPÍTULO II

De los usos comunes y privativos

[. . .]

Artículo 51. *Usos comunes especiales sujetos a declaración responsable.*

1. El ejercicio de los siguientes usos comunes especiales requerirá previa declaración responsable:

a) La navegación y flotación.
b) El establecimiento de barcas de paso y sus embarcaderos.
c) Cualquier otro uso, no incluido en el artículo anterior, que no excluya la utilización del recurso por terceros.

2. La declaración responsable, a la que se refiere el artículo 3.9 de la Ley 17/2009, de 23 de noviembre, sobre el libre acceso de las actividades de servicios y su ejercicio, deberá presentarse con un periodo mínimo de antelación de quince días, para que pueda comprobarse la compatibilidad de dichos usos con los fines del dominio público hidráulico.

[. . .]

CAPÍTULO III

De las autorizaciones y concesiones

Sección 1.ª La concesión de aguas en general

[. . .]

Artículo 60. *Orden de preferencia de usos.*

1. En las concesiones se observará, a efectos de su otorgamiento, el orden de preferencia que se establezca en el Plan Hidrológico de la demarcación hidrográfica correspondiente, teniendo en cuenta las exigencias para la protección y conservación del recurso y su entorno.

2. A falta de dicho orden de preferencia regirá con carácter general el siguiente:

1.º Abastecimiento de población, incluyendo en su dotación la necesaria para industrias de poco consumo de agua situadas en los núcleos de población y conectadas a la red municipal.
2.º Regadíos y usos agrarios.
3.º Almacenamiento hidráulico de energía.
4.º Usos industriales para producción de energía eléctrica.
5.º Otros usos industriales no incluidos en los apartados anteriores.
6.º Acuicultura.
7.º Usos recreativos.
8.º Navegación y transporte acuático.
9.º Otros aprovechamientos.

El orden de prioridades que pudiere establecerse específicamente en los Planes Hidrológicos de la demarcación hidrográfica deberá respetar en todo caso la supremacía del uso consignado en el apartado 1.º de la precedente enumeración, y la prioridad del uso de almacenamiento hidráulico de energía frente al resto de usos industriales.

3. Toda concesión está sujeta a expropiación forzosa, de conformidad con lo dispuesto en la legislación general sobre la materia, a favor de otro aprovechamiento que le preceda según el orden de preferencia establecido en el Plan Hidrológico de la demarcación hidrográfica.

4. Dentro de cada clase, en caso de incompatibilidad de usos, serán preferidos aquellas que satisfagan de mejor manera el interés general, aquellos que hayan sido considerados de utilidad pública o de interés social, aquellos que permitan alcanzar en mayor medida los objetivos de la planificación hidrológica y los objetivos de la planificación en materia de transición energética y cambio climático, aquellos que introduzcan mejoras técnicas que redunden en un menor consumo de agua, o en el mantenimiento o mejora del estado de las masas de agua.

[. . .]

Sección 4.ª Otras autorizaciones y concesiones

[. . .]

Artículo 78. *Navegación recreativa en embalses.*

La navegación recreativa en embalses requerirá una declaración responsable previa a su ejercicio, conforme a lo dispuesto en el artículo 51 de esta Ley. En la declaración responsable deberán especificarse las condiciones en que se va a realizar la navegación para que la Administración pueda verificar su compatibilidad con los usos previstos para las aguas almacenadas, protegiendo su calidad y limitando el acceso a las zonas de derivación o desagüe según reglamentariamente se especifique.

[. . .]

§ 115

Real Decreto 849/1986, de 11 de abril, por el que se aprueba el Reglamento del Dominio Público Hidráulico, que desarrolla los títulos Preliminar, I, IV, V, VI y VII de la Ley 29/1985, de 2 de agosto, de Aguas. [Inclusión parcial]

Ministerio de Obras Públicas y Urbanismo
«BOE» núm. 103, de 30 de abril de 1986
Última modificación: 3 de junio de 2026
Referencia: BOE-A-1986-10638

[. . .]

REGLAMENTO DEL DOMINIO PÚBLICO HIDRÁULICO

TITULO PRELIMINAR

[. . .]

Artículo 1 bis. *Definiciones.*

Sin perjuicio de las definiciones que se encuentran establecidas en otras normas técnicas de aplicación a los efectos de este reglamento, a los efectos de este reglamento se entiende por:

a) Aguas residuales: las aguas procedentes de una actividad antrópica que han sufrido un deterioro en su calidad como consecuencia de la misma, cuyo vertido es susceptible de contaminar las aguas continentales o cualquier otro elemento del dominio público hidráulico. Las aguas residuales incluyen las aguas residuales domésticas, las aguas residuales industriales y las aguas residuales urbanas en los términos previstos en el artículo 2 del Real Decreto Ley 11/1995, de 28 de diciembre, por la que se establecen las normas aplicables al tratamiento de las aguas residuales urbanas.

b) Altura geométrica o desnivel máximo de un embalse: máxima diferencia de cotas entre el nivel de agua del embalse/balsa superior e inferior en una central hidroeléctrica reversible.

c) Análisis cuantitativo de riesgos (ACR): Proceso de evaluación de la contaminación en el subsuelo cuyo objetivo es determinar desde el punto de vista cuantitativo el riesgo o riesgos que la misma supone para los bienes a proteger tales como poblaciones humanas, ecosistemas, bienes u otros recursos, de acuerdo con las características específicas del caso.

d) Aprovechamiento de aguas: derecho a utilizar un volumen determinado de agua que se toma de uno o varios puntos, para uno o varios usos, dentro de una misma concesión o

derecho al uso privativo de las aguas. No se otorgará ningún derecho que abarque más de un aprovechamiento diferenciado.

e) Asiento: cada uno de los apuntes que se realizan sobre una inscripción del Registro de Aguas, Catálogo de Aguas Privadas y Censo de Vertidos y que refleja los cambios que se han ido produciendo en el historial administrativo de un aprovechamiento.

f) Autocontrol: control de muestras y funcionamiento de unas instalaciones que se realiza por el titular de la autorización de vertido de aguas residuales o regeneradas o, en su caso, de la concesión de las aguas regeneradas.

g) Capacidad útil de una balsa o embalse: volumen de agua almacenado entre los niveles de aguas mínimo y el máximo ordinario en condiciones normales de explotación.

h) Captación: toma, derivación o extracción, directa o indirecta, de un caudal de agua en dominio público hidráulico que podrá tener procedencia superficial o subterránea y que se lleva a cabo en un lugar denominado punto de captación. Asociada a la captación principal en dominio público hidráulico, podrán existir una o varias captaciones secundarias de agua o subtomas, a través de las infraestructuras u obras hidráulicas asociadas al aprovechamiento, como canales, acequias, balsas y depósitos.

i) Caudal de mantenimiento concesional: caudal a respetar para garantizar en el tiempo y en el espacio el régimen de caudales ecológicos establecido en el tramo de río donde radica un aprovechamiento de aguas.

j) Caudal máximo instantáneo de captación: volumen que atraviesa el punto de captación durante el instante de mayor detracción o derivación, adoptando como unidad de tiempo el segundo.

k) Caudal unitario máximo: máximo caudal que un grupo es capaz de turbinar con apertura total.

l) Caudal unitario nominal: caudal turbinado por una unidad con el que se obtiene la potencia nominal operando con salto nominal.

m) Charca: acumulación de agua dulce de dimensión inferior a un lago generalmente formada por agua de lluvia que queda estancada en zonas donde existen cavidades o cuencas poco profundas del suelo. Pueden ser permanentes o temporales.

n) Contaminación puntual de las aguas subterráneas: toda alteración negativa de la calidad de las aguas que se encuentren contenidas, independientemente de su cantidad, en un acuífero, porción de acuífero, suelo, subsuelo, sustrato o material geológico, y cuya afección tenga un foco o focos de origen antrópico concretos e identificables, pudiendo producir una pluma o penacho de contaminantes debido al movimiento de las aguas subterráneas, y siendo susceptible de generar riesgos potenciales para las personas, los bienes, los ecosistemas o el medio ambiente en general.

ñ) Contaminante: cualquier sustancia que pueda causar contaminación y en particular las que figuran en el anexo II.

o) Cota: altitud referida al sistema de referencia altimétrico definido en el Real Decreto 1071/2007, de 27 de julio, por el que se regula el sistema geodésico de referencia oficial en España.

p) Desbordamiento del sistema de saneamiento en episodios de lluvias. Son los desbordamientos de aguas residuales urbanas no tratadas procedentes de colectores de un sistema de saneamiento en episodios de lluvia, cuyo destino es el medio receptor.

q) Dique de protección de inundaciones: obra paralela al curso de un cauce y elevada respecto al terreno natural diseñada para contener las aguas en situaciones de crecidas, actuando sobre la propagación de una avenida, disminuyendo la superficie inundable e incrementando el nivel del agua en el cauce respecto a la situación inicial. Pueden estar compuestos por rellenos de tierra homogéneos o zonificados como las motas o ser una combinación de varios materiales tales como hormigón, escollera, piedra, tierra u otros.

r) Escorrentía urbana: aguas originadas por la escorrentía pluvial procedentes de aglomeraciones urbanas recogidas en sistemas de saneamiento unitarios o separativos.

s) Estiércol: todo excremento u orina de animales de granja distintos de los peces de piscicultura, con o sin lecho.

t) Estiércol líquido o purín: heces y orina, mezcladas o no con restos de cama y agua, con un contenido de materia seca de hasta el 15 %, que pueden fluir por gravedad y ser bombeadas.

u) Estiércol sólido: heces o excrementos de animales y orina mezclados o no con restos de cama que no fluyen por gravedad y no pueden bombearse.

v) Fase libre o fase líquida no acuosa: líquido inmiscible en agua que en procesos de contaminación de aguas subterráneas constituye una capa diferenciada de la misma debido a su inmiscibilidad, constituyendo un foco activo de contaminación.

w) Foco de contaminación puntual: causa original de la contaminación presente en uno o varios medios, o ámbito físico en el que se localizan las concentraciones más elevadas de sustancias contaminantes en el subsuelo.

x) Lago: cuerpo de agua natural, generalmente dulce, que se alimenta por la acción de ríos o riachuelos, escorrentía de precipitaciones y, en algunos casos, por aguas subterráneas, que se concentran o retienen en cuencas o depresiones del terreno sin conexión con el mar.

y) Laguna: cuerpo de agua estancada, de menor profundidad que un lago, que tiene una entrada de ríos o arroyos, pero que carece de desembocadura.

z) Hidromorfología fluvial: conjunto de características que constituyen la estructura física de un cauce, tales como su tipo de trazado, geometría, continuidad longitudinal y transversal con las márgenes, variación de su profundidad y anchura, estructura y sustrato del lecho y estructura de la vegetación acuática y ribereña existente, todo ello determinado por el régimen de caudales líquidos y sólidos de su cuenca hidrográfica, su conexión con las aguas subterráneas y por las actividades realizadas en su entorno.

aa) Investigación de aguas subterráneas: conjunto de operaciones destinadas a determinar su existencia, dinámica o calidad, incluyendo las labores de profundización en el terreno, de alumbramiento y de aforo de los caudales obtenidos.

ab) Jornada restringida: número máximo de horas diarias que se permiten extraer o derivar aguas de dominio público hidráulico en el punto de captación.

ac) Modulación: distribución temporal del volumen máximo anual de aguas derivado en el punto de captación en la unidad temporal correspondiente.

ad) Navegación recreativa particular: navegación sin motor, sin ánimo de lucro, sin que exista actividad industrial ni comercial, llevada a cabo por particulares con fines recreativos y deportivos, en ningún caso con el objeto de transportar bienes o personas.

ae) Notas marginales: notas que acreditan circunstancias que atañen a la inscripción principal cuyo objeto es facilitar la mecánica del registro no formando parte de la inscripción registral y, por tanto, tampoco son objeto de certificación.

af) Objetivo medioambiental: para las aguas continentales, la prevención del deterioro de las distintas masas de agua, su protección, mejora y regeneración, con el fin de alcanzar un buen estado de las aguas.

ag) Obras de protección frente a inundaciones: actuaciones físicas que actúan sobre los mecanismos de generación, acción o propagación de las avenidas modificando sus características hidrológicas o hidráulicas. Pueden tener un carácter estructural, cuando pueden modificar las condiciones hidromorfológicas de las masas de agua a través de la construcción de nuevas infraestructuras o un carácter de restauración fluvial, cuando a través de soluciones basadas en la naturaleza, mejoran además las condiciones hidromorfológicas de las masas de agua. Se dividen en obras transversales fundamentalmente a través de la construcción de presas y obras longitudinales tales como encauzamientos, cauces secundarios, muros de protección, diques o motas, balsas de almacenamiento lateral, humedales, zonas de almacenamiento controlado y otras actuaciones asociadas.

ah) Potencia máxima instalada: suma de las potencias nominales de todos los grupos de una central.

ai) Potencia nominal de una turbina: potencia que se entrega cuando la turbina opera con salto nominal y caudal unitario nominal.

aj) Predio: porción de terreno delimitada cuya propiedad pertenece a una sola persona o a varias en proindiviso.

ak) Recarga artificial o recarga gestionada: conjunto de técnicas que permiten la introducción directa o inducida de agua superficial en un acuífero, con el fin de incrementar el grado de garantía y disponibilidad de los recursos hídricos, mejorar su calidad y su estado cuantitativo y cualitativo.

al) Repositorio electrónico de inscripciones: depósito o archivo en donde se almacenará y mantendrá la información de cada inscripción digital, constituido por una plataforma de almacenamiento que cumple con los requisitos de autenticidad, integridad, fiabilidad, disponibilidad, imposibilidad de eliminación y conservación de forma indefinida de cada documento.

am) Riesgo generado por contaminación puntual de aguas subterráneas: probabilidad de que, tras el contacto de un contaminante presente en el subsuelo con las aguas subterráneas, se produzcan efectos adversos para la salud de las personas, los bienes, los ecosistemas o el medio ambiente. Al riesgo generado por contaminación puntual de las aguas subterráneas se le añadirá el riesgo generado por la presencia de contaminantes en el suelo, calculándose el riesgo total de manera conjunta.

an) Salto bruto: diferencia de cotas entre el nivel del agua en el punto de toma y el punto en que el agua se reintegra al río.

añ) Salto crítico o salto neto nominal: salto neto para el cual la potencia que entrega una turbina operando con el caudal nominal proporciona la capacidad nominal del alternador.

ao) Salto máximo: salto neto correspondiente al nivel máximo normal de embalse y al nivel de agua en el punto de restitución con una turbina en operación.

ap) Salto neto: diferencia entre el salto bruto y las pérdidas de carga que se originan en las estructuras que conforman la toma y conducción.

aq) Salto nominal o de diseño: salto neto con el que se consigue el punto de máxima eficiencia en la turbinación.

ar) Sistema de saneamiento: conjunto de superficies, conducciones, infraestructuras e instalaciones que permiten la recogida, almacenamiento, tratamiento y vertido de las aguas residuales, integrado principalmente por la red de saneamiento, la estación depuradora de aguas residuales y las infraestructuras de evacuación del vertido al medio receptor.

as) Superficie con derecho a riego: cantidad máxima de superficie que puede regarse anualmente en virtud del título habilitante; esta cantidad será siempre menor o igual a la superficie regable.

at) Superficie regable: extensión de terreno constituido por una o varias parcelas en las que se puede ejercer el derecho a riego establecido en el título habilitante y que incluye las superficies que alternativa o sucesivamente se pueden regar o el perímetro máximo de superficie dentro del cual el concesionario podrá regar unas superficies u otras.

au) Sustancia peligrosa: las sustancias o grupos de sustancias que son tóxicas, persistentes y bioacumulables, así como otras sustancias o grupos de sustancias que entrañan un nivel de riesgo análogo. En particular, son sustancias peligrosas todas las enumeradas en los anexos IV y V del Real Decreto 817/2015, de 11 de septiembre, por el que se establecen los criterios de seguimiento y evaluación del estado de las aguas superficiales y las normas de calidad ambiental, independientemente de la clase atribuida (prioritarias, peligrosas prioritarias, otros contaminantes o preferentes).

av) Valor límite de emisión: la cantidad o la concentración de un contaminante o grupo de contaminantes, cuyo valor no debe superarse por el vertido. En ningún caso el cumplimiento de los valores límites de emisión podrá alcanzarse mediante técnicas de dilución.

[. . .]

TITULO II

De la utilización del Dominio Público Hidráulico

[. . .]

CAPITULO II

Usos comunes y privativos

Sección preliminar. Disposiciones generales

Artículo 49 bis. *Orden de preferencia de usos privativos.*

1. A los efectos de determinar el procedimiento concesional o de autorización aplicable y teniendo en cuenta lo previsto en el artículo 60.3 del texto refundido de la Ley de Aguas, se establece la siguiente clasificación de los usos de las aguas en ocho categorías:

a) Uso destinado al abastecimiento:

1.º Uso destinado al abastecimiento de núcleos urbanos.

i) Consumo humano.
ii) Otros usos domésticos distintos del consumo humano.
iii) Municipal (baldeos, fuentes y otros…).
iv) Industrias, comercios, ganadería y regadío de poco consumo de agua, situados en núcleos de población y conectados a la red municipal.

2.º Uso destinado a otros abastecimientos fuera de los núcleos urbanos.

i) Consumo humano.
ii) Otros usos domésticos distintos del consumo humano.
iii) Regadío de poco consumo de agua (riego de jardines o asimilable).

Se entiende por consumo humano el correspondiente a beber, cocinar, preparar alimentos e higiene personal. El riego de poco consumo hace referencia al riego de jardines o asimilable.

b) Usos agropecuarios:

1.º Regadíos.
2.º Ganadería.
3.º Otros usos agrarios.

c) Usos industriales para producción de energía eléctrica:

1.º Centrales hidroeléctricas y de fuerza motriz.
2.º Centrales térmicas renovables: termosolares y biomasa.
3.º Centrales térmicas no renovables: nucleares, carbón y ciclo combinado.

d) Otros usos industriales.

1.º Industrias productoras de bienes de consumo.
2.º Industrias del ocio y del turismo. En concreto, las siguientes:

2.1.º Las actividades de ocio que usan el agua en embalses, ríos y parajes naturales de un modo no consuntivo, como los deportes acuáticos en aguas tranquilas (piragüismo, vela, windsurf, remo, barcos de motor, esquí acuático y otros) o bravas (piragüismo, rafting y otros), el baño y la pesca deportiva.

2.2.º Las actividades de ocio relacionadas con el agua de un modo indirecto, utilizada como centro de atracción o punto de referencia para actividades afines, como acampadas, excursiones, ornitología, caza, senderismo y todas aquellas actividades turísticas o recreativas que se efectúan cerca de superficies y cursos de agua.

3.º Industrias extractivas.

En los usos de industrias de ocio y turismo quedan incluidos los que implican derivar agua del medio natural y tienen como finalidad posibilitar esta actividad en instalaciones deportivas (campos de golf, estaciones de esquí, parques acuáticos, complejos deportivos y asimilables), picaderos, guarderías caninas y asimilables, así como las que tienen como finalidad el mantenimiento o rehabilitación de instalaciones industriales culturales: fraguas, fuentes, aserraderos, lavaderos, máquinas y otros de este tipo, que no pueden ser atendidos por las redes urbanas de abastecimiento.

La tramitación de las concesiones para industrias productoras de energía eléctrica de centrales térmicas seguirá el mismo procedimiento que el previsto para los usos industriales de este apartado.

e) Acuicultura.

f) Usos recreativos.

En los usos recreativos quedan incluidos los que no estando incluidos en los apartados anteriores tienen un carácter recreativo privado o colectivo sin que exista actividad industrial o comercial, y, en concreto, las actividades de ocio que usan el agua en embalses, ríos y parajes naturales de un modo no consuntivo, como los deportes acuáticos con uso de motor. Queda excluida la navegación recreativa particular.

g) Navegación y transporte acuático, incluyendo navegación de transportes de mercancías y personas.

h) Otros usos:

1.º De carácter público.

2.º De carácter privado.

Estos usos comprenderán todos aquéllos que no se encuentren en alguna de las categorías anteriores, que en ningún caso implicarán la utilización del agua con fines ambientales que sean condicionantes del estado de las masas de agua, ni se referirán a los supuestos previstos en el artículo 59.7 del texto refundido de la Ley de Aguas.

2. Los aprovechamientos que usen la climatización geotérmica podrán estar asociados a cualquiera de los usos previstos en este artículo.

[. . .]

Sección 2.ª. Usos comunes especiales. Normas generales

Artículo 51. *Usos comunes especiales.*

1. Se presentará una declaración responsable para el ejercicio de los siguientes usos comunes especiales:

a) La navegación y flotación, incluida la navegación recreativa particular.

b) El establecimiento de barcas de paso y sus embarcaderos.

c) Cualquier otro uso, no incluido en el artículo anterior, que no excluya la utilización del recurso por terceros.

2. El ejercicio de estos usos comunes especiales deberá respetar los fines e integridad del dominio público hidráulico y, en particular, la calidad y caudal de las aguas. A estos efectos, los organismos de cuenca deberán establecer, atendiendo a las características y circunstancias de cada cuenca hidrográfica, las condiciones, cupos y demás requisitos que deberán observarse en el ejercicio de los citados usos y conforme a los cuales se valorará la compatibilidad de la actividad con la protección del dominio público hidráulico.

Dichos requisitos deberán publicarse cada año, mantenerse actualizados y estar a disposición del público en la página web del organismo de cuenca para que puedan consultarse en cualquier momento, y en todo caso, con la antelación suficiente para el ejercicio de la actividad.

En particular, se pondrá a disposición del público la información detallada de los requisitos, plazos y documentación necesarios para el ejercicio de cada uno de los usos, así como el régimen de acceso, prohibiciones, condiciones, limitaciones, cupos, pago del canon o presentación de fianza, aplicables en cada caso y los modelos de presentación de la declaración responsable y, en su caso, de las autorizaciones.

3. En ningún caso se permitirá dentro del dominio público hidráulico la construcción, montaje o ubicaciones de instalaciones destinadas a albergar personas, aunque sea con carácter provisional o temporal.

Artículo 51 bis. *Procedimientos generales en la tramitación de declaraciones responsables.*

1. Las declaraciones responsables relativas a los usos comunes especiales se ajustarán, en cuanto a procedimiento, a lo previsto en la Ley 39/2015, de 1 de octubre.

Se exceptúa de lo anterior las labores de mantenimiento, reparación y actualización tecnológica de redes públicas de comunicaciones electrónicas, de naturaleza fija o móvil, incluidas las estaciones radioeléctricas de comunicaciones electrónicas y sus recursos asociados, de conformidad con lo previsto en el artículo 49.11 de la Ley 11/2022, de 28 de junio, General de Telecomunicaciones, que prevé que no se requiera ningún tipo de

concesión, autorización o licencia nueva o modificación de la existente o declaración responsable previa a la administración pública competente en materia del dominio público hidráulico.

2. En la declaración responsable, además del contenido previsto para cada tipo de uso en los artículos 55 y siguientes de este reglamento, se describirá el modo en que va a realizarse la actividad, incluyendo el plazo previsto para su ejercicio, de acuerdo con las condiciones publicadas por el organismo de cuenca correspondiente. Asimismo, en la declaración responsable se hará constar la realización de los trámites o actuaciones previas necesarias en cada caso, de acuerdo con los artículos 52 y siguientes.

3. En la solicitud de la declaración responsable deberán estar recogidos de manera expresa, clara y precisa los requisitos para la realización de las actividades incluyendo en todo caso, la fecha prevista de ejecución, de forma que puedan ser ejercidas las facultades de comprobación, control e inspección que tienen atribuidos los organismos de cuenca, así como, en su caso, la aplicación del régimen sancionador. El interesado podrá iniciar la actividad con los condicionantes que se establezcan por el organismo de cuenca y con las particularidades establecidas en el artículo 52.

Cuando el organismo de cuenca considere que la actividad descrita en la declaración es incompatible con los fines e integridad del dominio público hidráulico, notificará al interesado mediante resolución, de forma motivada y antes de que finalice el plazo previsto en el párrafo anterior, la imposibilidad de llevar a cabo esta actividad.

4. La actividad prevista en la declaración responsable deberá realizarse conforme a lo manifestado en ella y en el plazo de tiempo indicado. Si no se hubiera desarrollado la actividad en ese plazo, no podrá llevarse a cabo, salvo que se presente nueva declaración.

En el caso de actividades cuyo ejercicio esté sometido a un cupo, el declarante deberá comunicar a la autoridad administrativa, en su caso, su decisión de no realizar la actividad o su cese en el ejercicio de la misma.

5. La inexactitud, falsedad u omisión, de carácter esencial, en cualquier dato, manifestación o documento que se acompañe o incorpore a una declaración responsable, o la no presentación ante la administración competente de la declaración responsable, determinará la imposibilidad de continuar con el ejercicio de la actividad afectada desde el momento en que se tenga constancia de tales hechos, sin perjuicio de las responsabilidades, penales, civiles o administrativas a que hubiera lugar.

Asimismo, la resolución de la administración pública que declare tales circunstancias podrá determinar la obligación del interesado de reponer las cosas al estado previo al inicio de la actividad correspondiente, así como la imposibilidad de instar un nuevo procedimiento con el mismo objeto durante un periodo de tiempo determinado, todo ello conforme a los términos establecidos en las normas sectoriales de aplicación.

6. La declaración responsable se presentará ante el organismo de cuenca y es exclusivamente a los efectos de protección del dominio público hidráulico y no exime de la realización de los trámites necesarios con el resto de las administraciones públicas. Los organismos de cuenca, a la vista de las declaraciones responsables recibidas, podrán dar traslado a las comunidades autónomas y ayuntamientos aquellas declaraciones que consideren adecuadas para la mejora de la coordinación administrativa. Las resoluciones de los organismos de cuenca dependientes de la Administración General del Estado pondrán fin a la vía administrativa.

Artículo 52. *Declaración responsable en usos que no excluyan la utilización del recurso por terceros.*

1. Conforme a lo establecido en el artículo 51.1.c), se someterán a declaración responsable por considerarse que no excluyen la utilización del recurso por terceros las siguientes actividades y usos:

a) Corta y retirada de árboles muertos o que supongan un riesgo para la seguridad de personas o bienes, podas de árboles, así como otras actuaciones de gestión de la biomasa vegetal de obligada ejecución en aplicación de la normativa de prevención y defensa contra los incendios forestales o como consecuencia de la aplicación de medidas de prevención frente a enfermedades y plagas establecidas por los organismos competentes en materia de

sanidad vegetal o política forestal, todo ello siempre que no supongan una alteración del terreno.

b) Labores de mantenimiento, reparación y actualización tecnológica de líneas eléctricas en general y en especial, de la vegetación existente bajo ellas.

c) Retirada de escombros, residuos sólidos urbanos, arrastres provocados por las corrientes que obstruyan el cauce y en especial, aquellos que se depositen en las proximidades de las obras de paso.

d) Obras de reparación o mantenimiento en instalaciones, equipamientos o edificaciones, siempre que no impliquen cambios estructurales ni un aumento de su volumen, altura o superficie, ni un cambio del uso al que estén destinadas, incluyendo las obras de mantenimiento y reparación de azudes y presas de concesionarios de aprovechamientos hidroeléctricos o tomas de comunidades de regantes.

e) Obras de mejora, actualización tecnológica, reparación o mantenimiento en azudes o tomas de concesionarios, así como en las infraestructuras de comunicación y redes públicas de comunicaciones existentes siempre que no alteren la sección de desagüe del cauce ni produzcan un incremento de cotas de la lámina de agua o modificación de su anchura ni ocupación del dominio público hidráulico, con las excepciones previstas en el artículo 51 bis.1.

f) Labores urgentes de recuperación ambiental tras incendios forestales y en general, reforestaciones con vegetación autóctona que no supongan afección al régimen de corrientes.

g) Instalación de embarcaderos relativos a barcas de paso conforme a lo establecido en el artículo 69; rampas, cables y demás instalaciones precisas para la navegación o complementarias de dicho uso siempre que sean desmontables.

h) La utilización de pastos en dominio público hidráulico se regulará adicionalmente por lo establecido en el artículo 70.

i) Los organismos de cuenca podrán añadir, mediante resolución de la presidencia del organismo u órgano equivalente en las cuencas intracomunitarias, otras actividades de bajo impacto asociadas a cada ámbito territorial.

2. Junto con el modelo, el interesado deberá adjuntar una memoria descriptiva de las actuaciones que incluya una valoración de su magnitud, justificación de su necesidad, modo de ejecución, maquinaria a emplear junto con un plano de planta de la zona, en la que quede marcada la superficie sobre la que se pretende actuar, a una escala adecuada, todo ello para valorar los efectos perniciosos que las actividades proyectadas pudieran tener en el medio hídrico y su compatibilidad con la protección del dominio público hidráulico, con especial relevancia en aquellas actuaciones que se propongan realizar en espacios naturales protegidos y reservas hidrológicas. El organismo de cuenca podrá recabar del interesado la presentación de documentación complementaria que estime necesaria para evaluar los efectos sobre el medio hídrico, así como, en su caso, de las distancias mínimas a las infraestructuras hidráulicas en cuya zona de influencia se planteen los usos.

3. Para aquellas actuaciones urgentes que puedan poner en riesgo la seguridad de las personas o bienes, se atenderá a lo establecido en el artículo 10.

Artículo 53. *Tramitación de las autorizaciones en dominio público hidráulico.*

1. Los usos comunes especiales y otras actividades no recogidas en los artículos 51 y 52, que por su especial intensidad puedan afectar a la utilización del recurso por terceros, requerirán autorización previa del organismo de cuenca. Los procedimientos de otorgamiento de las autorizaciones respetarán los principios de publicidad, transparencia y objetividad. Se aplicará además el principio de concurrencia competitiva, en los términos previstos en la Ley 9/2017, de 8 de noviembre, de Contratos del Sector Público, en los siguientes supuestos:

a) Cuando se trate de una actividad de servicios cuya contratación se promueva por el organismo de cuenca conforme a los usos previstos atendiendo a las características y circunstancias de cada cuenca hidrográfica.

b) Cuando el ejercicio de la actividad excluya el ejercicio de otras actividades por terceros.

2. Los criterios para el otorgamiento de autorizaciones estarán directamente vinculados a la protección del medio ambiente.

3. Las autorizaciones se ajustarán a la siguiente tramitación:

a) Tras la presentación de la solicitud junto con toda la documentación técnica necesaria, incluido un proyecto justificativo u otra documentación complementaria en función del caso, el organismo de cuenca podrá acordar el inicio de un período de información pública por un plazo no inferior a veinte días, así como la tramitación en concurrencia competitiva de acuerdo con el apartado anterior, publicando un anuncio en el "Boletín Oficial del Estado", a fin de que cualquier persona física o jurídica pueda examinar el expediente, o la parte del mismo que se acuerde.

b) El organismo de cuenca publicará el correspondiente anuncio en su portal de internet y dará traslado del resultado de la de la información pública, al menos, al solicitante, así como a los ayuntamientos y comunidades autónomas en donde se vaya a desarrollar la actividad objeto de la solicitud.

c) El plazo de la administración para resolver el procedimiento de autorización, conforme a lo establecido en la disposición adicional sexta del TRLA, será de seis meses, Transcurrido dicho plazo podrá entenderse desestimada la solicitud, de acuerdo con el artículo 24.1, párrafo segundo de la Ley 39/2015, de 1 de octubre.

4. En los casos en que la tramitación de la autorización haya sido encomendada a una comunidad autónoma, ésta formulará propuesta de resolución al organismo de cuenca, quien, a su vez, comunicará a aquélla la resolución que se dicte, para su notificación al interesado.

Se entenderá que la resolución es conforme con la propuesta formulada cuando, en el plazo de seis meses, contados a partir de la fecha de entrada de aquélla en el organismo de cuenca, éste no hubiera comunicado la resolución a la comunidad autónoma.

La tramitación de expedientes de esta naturaleza corresponderá al organismo de cuenca, cuando se trate de obras que ejecute la administración del Estado o en el caso de que éstas deban llevarse a cabo en cauces que delimiten el territorio de dos o más comunidades autónomas.

5. Las resoluciones de los organismos de cuenca dependientes de la Administración General del Estado previstas en este artículo pondrán fin a la vía administrativa.

Artículo 54.

1. El ejercicio de los usos comunes especiales se realizará sin menoscabo del derecho de propiedad y sin perjuicio de tercero, con independencia de las condiciones específicas que puedan establecerse en cada caso concreto.

2. El ejercicio de los usos comunes especiales estarán sujetos al pago del canon de ocupación de los terrenos de dominio público hidráulico establecido en el artículo 112 del Texto Refundido de la Ley de Aguas.

3. Quien realice un uso común especial quedará obligado, incluso en caso de finalización anticipada de la actividad, a dejar el cauce en condiciones normales de desagüe, pudiendo el organismo de cuenca adoptar las medidas necesarias para asegurar el cumplimiento de esta obligación.

Sección 3.ª. Navegación, flotación, establecimiento de barcas de paso y sus embarcaderos

Artículo 55. *Navegación.*

1. Las declaraciones responsables para usos con fines de navegación en las aguas de las corrientes naturales, de los lagos y lagunas y de los embalses se presentarán ante el organismo de cuenca.

2. Para el caso de navegación recreativa particular el plazo de vigencia de la declaración será de seis años, salvo que el organismo de cuenca establezca un plazo anual para emplazamientos en los que se haya establecido un cupo de ocupación limitado u otras causas justificadas.

Artículo 56. *Establecimiento de embarcaderos, rampas, cables y otras instalaciones para la navegación.*

1. En las zonas colindantes a las playas naturales de los ríos, lagos, lagunas o embalses donde no estuviese expresamente prohibido el baño, no se precisará ningún tipo de declaración responsable para el uso de medios de flotación que, por su tamaño y características, puedan ser considerados como complementarios del baño.

2. Las declaraciones responsables para el establecimiento de barcas de paso y sus embarcaderos, cuando sean desmontables, se regirán por lo dispuesto en los artículos 51 bis y 52.

3. El establecimiento de rampas, cables y demás instalaciones precisas para la navegación o complementarias de dicho uso que tengan la consideración de desmontables serán objeto de declaración responsable conforme a los artículos 51 bis y 52. Los embarcaderos en general salvo los establecidos en el apartado 2 y aquellas otras actuaciones que dadas sus características técnicas no tengan la consideración de desmontables se regirán por la autorización establecida en el artículo 53.

Artículo 57.

(Suprimido)

Artículo 58.

1. A los efectos de este reglamento, toda embarcación que navegue por las aguas continentales de una cuenca hidrográfica, con la excepción de las previstas en el artículo 56, deberá ir provista de matrícula normalizada.

2. Se eximirán de los requisitos de matriculación a las embarcaciones respecto de las que se presente declaración responsable para navegar exclusivamente con motivo de descensos de ríos, pruebas deportivas u otras ocasiones similares de carácter esporádico.

Artículo 59.

1. Quienes presenten declaraciones responsables para navegar responden de que sus embarcaciones cumplan con la legislación vigente en cuanto a estabilidad de las mismas, elementos de seguridad de que deben disponer y buen estado de conservación de aquéllas y éstos.

2. Las embarcaciones de propulsión a motor o vela con eslora superior a 4 metros deberán estar aseguradas contra daños a terceros mediante la correspondiente póliza de seguro. La declaración responsable de navegación, cualquiera que sea su plazo, carecerá de validez fuera del período de vigencia de la póliza. Para el resto de las embarcaciones queda a criterio del organismo de cuenca la exigencia de seguro.

Artículo 60.

1. Para el manejo o gobierno de las embarcaciones será preciso estar en posesión del correspondiente título expedido por el Organismo competente, en aquellos casos en que sea preceptivo de acuerdo con la clase de embarcación.

2. Quien presente una declaración responsable de navegación otorgada para el uso de una pluralidad de embarcaciones, queda obligado a velar por la suficiencia del título de quienes las manejen.

Artículo 61.

Las declaraciones responsables de navegación recreativa en embalses se condicionarán, como exige el artículo 78 del Texto Refundido de la Ley de Aguas, atendiendo a los usos previstos para las aguas almacenadas, protegiendo su calidad y limitando el acceso a las zonas de derivación o desagüe, del modo que se prescribe en los artículos siguientes de este Reglamento.

Artículo 62.

1. En aquellos lagos, lagunas, embalses o ríos en los que los usos recreativos de navegación y baños alcancen suficiente grado de desarrollo, el organismo de cuenca correspondiente podrá fijar las zonas destinadas a navegación, fondeo y acceso a embarcaderos, que se balizarán adecuadamente, así como aquéllas en las que se prohíba la navegación por peligro para los bañistas, peligrosidad de las aguas o proximidad de tomas de abastecimiento, azudes, presas u órganos de desagüe de las mismas.

2. En el supuesto de que la zona por balizar sea utilizada para la navegación por una o más personas físicas o jurídicas que dispongan de instalaciones previstas para este uso, se podrá obligar a cada una de ellas a que realice por su cuenta el balizamiento de las zonas correspondientes a sus fondeos y mangas. El coste del balizamiento en la zona común podrá ser repercutido sobre las mismas, en proporción al canon que corresponda al conjunto de embarcaciones que hagan uso de cada instalación.

Artículo 63.

1. La presentación de la declaración responsable no supondrán monopolio ni preferencia de clase alguna a favor del declarante. El ejercicio de la navegación podrá ser suspendido temporal o definitivamente por la Administración por razones de seguridad, salubridad u otros motivos justificados, sin que el declarante tenga derecho a indemnización alguna.

2. Las declaraciones de navegación por las aguas continentales quedarán sometidas al canon por utilización del dominio público hidráulico a que se refiere el 112 del Texto Refundido de la Ley de Aguas.

Artículo 64.

Los organismos de cuenca clasificarán los lagos, lagunas y embalses comprendidos dentro de sus respectivos ámbitos geográficos de acuerdo con las posibilidades que presenten para la navegación a remo, vela y motor, así como para el uso de baños. Para los embalses se tendrán en cuenta, además de sus características naturales y de acceso, las limitaciones que se deduzcan de la compatibilidad de dichos usos con el destino de las aguas, el régimen de explotación, la variabilidad de niveles y demás circunstancias que puedan condicionarlos.

Artículo 65.

Cualquier alteración sobrevenida en las obras, instalaciones o entorno de un embalse y que, de forma permanente o temporal, pueda repercutir en los usos de baños o navegación o modificar las limitaciones establecidas, deberá ser comunicada de inmediato al organismo de cuenca correspondiente por el responsable de la explotación del embalse.

Artículo 66.

Los organismos de cuenca podrán establecer un sistema de clasificación, similar al de lagos, lagunas y embalses, para aquellos tramos de ríos en que resulte conveniente a la vista de sus condiciones de navegabilidad. La clasificación podrá ser revisada, así como ampliada o reducida en su ámbito, teniendo en cuenta las estadísticas de navegación en los años precedentes.

Artículo 67.

1. Las declaraciones responsables de flotación fluvial para transporte de madera por piezas sueltas o con almadías se presentará ante el organismo de cuenca correspondiente, indicando además de los datos para la identificación del declarante, los siguientes: tramo o tramos de río que se pretende utilizar, especificando su principio y su final, relación de azudes, tomas de aguas y demás obstáculos existentes en el tramo, con indicación de sus características y, en su caso, sistema que se propone para salvarlos, número y dimensiones de las piezas o de las almadías, y fechas en que se vaya a llevar a cabo la flotación.

2. El trámite se ajustará a lo dispuesto en los artículos 51 bis y 52 de este reglamento.

Artículo 68.

El declarante será responsable de cuantos daños se puedan producir al dominio público hidráulico y a los bienes de particulares o del Estado que puedan existir en el tramo objeto de la flotación. Para responder de ellos y antes de iniciar estas actividades, prestará fianza en la cuantía que, en cada caso concreto, fije la Administración, la cual será devuelta si no se hubieran producido daños.

Artículo 69.

1. La presentación de declaración responsable relativa a barcas de paso, incluidos sus embarcaderos, se formulará en los términos señalados en el artículo 51 bis y 52.

2. A dicha declaración, se unirá la siguiente documentación:

a) Proyecto suscrito por técnico competente.

En el supuesto de que no existan cables en las instalaciones y no esté previsto el transporte de vehículos a motor, se podrá sustituir el proyecto por planos del embarcadero y una memoria descriptiva y justificativa de las instalaciones y de la embarcación, de la cual deberán quedar definidas como mínimo las siguientes características: Eslora, manga, puntal, desplazamiento en lastre y en carga, cabida máxima de personas, tipo de propulsión y potencia en su caso, y material de que está construido el casco.

b) Si se destinan al servicio público, el Reglamento de explotación.

3. Se podrá prescindir de la información pública en el caso de que no se prevea el uso público de la embarcación y que, por las características de la instalación, no sea preceptiva la presentación del proyecto.

4. Simultáneamente a la presentación de la declaración responsable necesaria para el establecimiento de las instalaciones, se presentará la relativa a la navegación, que se sujetará a las normas previstas para este uso en el presente reglamento.

[. . .]

CAPITULO III

Autorizaciones y concesiones

Sección 1.ª La concesión de aguas en general

[. . .]

Artículo 98.

1. En las concesiones se observará, a efectos de su otorgamiento, el orden de preferencia que se establezca en el Plan Hidrológico de la cuenca correspondiente, teniendo en cuenta las exigencias para la protección y conservación del recurso y su entorno.

2. Toda concesión está sujeta a expropiación forzosa, de conformidad con lo dispuesto en la legislación general sobre la materia, a favor de otro aprovechamiento que le preceda según el orden de preferencia establecido en el Plan Hidrológico de cuenca.

3. A falta de dicho orden de preferencia, regirá con carácter general el siguiente:

1.º Abastecimiento de población, incluyendo en su dotación la necesaria para industrias de poco consumo de agua situadas en los núcleos de población y conectadas a la red municipal.
2.º Regadíos y usos agrarios.
3.º Usos industriales para producción de energía eléctrica.
4.º Otros usos industriales no incluidos en los apartados anteriores.
5.º Acuicultura.
6.º Usos recreativos.
7.º Navegación y transporte acuático.
8.º Otros aprovechamientos.

El orden de prioridades que pudiere establecerse específicamente en los Planes Hidrológicos de cuenca deberá respetar, en todo caso, la supremacía de uso consignado en el apartado 1.º de la precedente enumeración.

De conformidad con lo dispuesto en el artículo 58 del texto refundido de la Ley de Aguas, el Consejo de Ministros podrá alterar el mencionado orden de preferencia en los términos expuestos en el referido artículo.

En todo caso, el abastecimiento a nuevos desarrollos urbanos deberá haber sido planificado de conformidad con el artículo 15.3.a) del texto refundido de la Ley del Suelo, aprobado por el Real Decreto Legislativo 2/2008, de 20 de junio, y con el artículo 25.4 del texto refundido de la Ley de Aguas.

Dentro de cada clase estarán incluidas las categorías y subcategorías previstas en la clasificación de usos descrita en el artículo 49 bis. De no especificarse las subcategorías, se entenderá que cada categoría engloba todas las subcategorías previstas en la mencionada clasificación con igual preferencia.

4. Dentro de cada clase, en caso de incompatibilidad de usos, serán preferidas aquellas de mayor utilidad pública o general, o aquellas que introduzcan mejoras técnicas que redunden en un menor consumo de agua (art. 60 del TR de la LA).

[. . .]

§ 116

Ley 2/2018, de 28 de junio, de Puertos y Transporte Marítimo del País Vasco

Comunidad Autónoma del País Vasco
«BOPV» núm. 129, de 5 de julio de 2018
«BOE» núm. 187, de 3 de agosto de 2018
Última modificación: sin modificaciones
Referencia: BOE-A-2018-11064

Se hace saber a todos los ciudadanos y ciudadanas de Euskadi que el Parlamento Vasco ha aprobado la Ley 2/2018, de 28 de junio, de Puertos y Transporte Marítimo del País Vasco.

EXPOSICIÓN DE MOTIVOS

La vinculación histórica, económica y social de Euskadi con el mar y la actividad portuaria es innegable, y, de cara al futuro, es evidente que buena parte de nuestro devenir económico, social y político guarda una estrecha relación con actividades que tienen en los puertos unas infraestructuras necesarias para su desarrollo, como son las actividades comerciales, industriales y pesqueras, las actividades de ocio referidas a deportes y actividades náuticas, y, asociado con estas últimas, el turismo.

La larga y consolidada tradición portuaria de Euskadi ha tenido un gran impacto económico y social en el desarrollo de nuestras localidades costeras, favorecido por el impulso de los sectores pesquero, comercial e industrial. Unido a ello, el crecimiento de la práctica náutico-recreativa en Euskadi y el desarrollo turístico de la costa vasca han propiciado la construcción y reordenación de puertos e instalaciones portuarias de carácter deportivo o recreativo, vinculados al turismo de ocio y de calidad, que además tienen un impacto sobre el territorio y sobre el propio modelo económico de los municipios en los que se emplazan, y que ha de ser tenido en cuenta a efectos de una regulación del régimen portuario coherente y global.

El artículo 10.32 del Estatuto de Autonomía del País Vasco atribuye a la Comunidad Autónoma del País Vasco competencia exclusiva en materia de puertos siempre que no estén clasificados como de interés general. Y para posibilitar la ejecución de las normas atributivas de competencias constituidas por el Estatuto de Autonomía se realizaron los traspasos de bienes y servicios en materia de puertos del Estado a la Comunidad Autónoma mediante Real Decreto 2380/1982, de 14 de mayo.

Por otra parte, este mismo artículo 10.32 atribuye a la Comunidad Autónoma del País Vasco competencia exclusiva en materia de transporte marítimo, habiéndose producido el traspaso de funciones y servicios de la Administración General del Estado a la Comunidad Autónoma del País Vasco en materia de transporte marítimo en virtud del Real Decreto 900/2011, de 24 de junio.

Así las cosas, y disponiendo la Comunidad Autónoma del País Vasco de facultades legislativas plenas y de ejecución respecto a los puertos de su competencia, hasta la fecha el Parlamento Vasco no ha intervenido para abordar la materia de forma integral a través de una ley de puertos propia, y está regulada de forma fragmentaria y dispersa. La situación descrita, por tanto, justifica que la regulación de los puertos de titularidad vasca sea una necesidad inaplazable.

Por otra parte, atendiendo a la conexión existente entre el transporte marítimo y los puertos desde los cuales se efectúa, con carácter general, dicho transporte, se ha considerado conveniente recoger en el mismo texto legal la regulación relativa a esta materia, con el fin de que el conjunto de los puertos y de las instalaciones de nuestro litoral constituyan un sistema que cubra las necesidades del transporte marítimo en su vertiente comercial, pesquera y recreativa.

La ley se estructura en seis capítulos, tres disposiciones adicionales, cinco disposiciones transitorias, una disposición derogatoria y cuatro finales.

El capítulo I define los conceptos básicos y el ámbito de competencia objetiva que sirven para delimitar con claridad las competencias autonómicas. Recoge además los principios de actuación que van a guiar la gestión portuaria, entre los que merecen destacarse los de sostenibilidad, gestión integrada e intermodalidad. Asimismo, teniendo en cuenta el carácter urbano de muchos de los puertos de nuestra Comunidad Autónoma, la ley parte de la necesaria convivencia pacífica entre la actividad portuaria y la actividad cotidiana de los municipios y ciudades en las que se ubican los puertos.

El capítulo II aborda tanto la ordenación urbanística del espacio portuario como la construcción de los puertos de titularidad vasca. El modelo vasco de ordenación portuaria se hace pivotar sobre dos instrumentos básicos: los planes especiales de ordenación portuaria y la delimitación de los espacios y usos portuarios.

En este ámbito, el texto es respetuoso con la legislación autonómica vigente en materia de ordenación del territorio y urbanismo, manteniéndose el modelo general consagrado por ella. En este sentido, el plan especial de ordenación portuaria, concebido como plan urbanístico e instrumento de ordenación portuaria, regulará el uso urbanístico del recinto portuario incluyendo las previsiones y medidas necesarias que garanticen el funcionamiento eficaz de los puertos, la eficiente explotación del espacio portuario, su desarrollo futuro y su conexión con las infraestructuras de comunicación terrestre, así como la adecuada cobertura de la demanda de servicios portuarios y medioambientales.

Por su parte, la delimitación de espacios y usos portuarios se configura como un instrumento con fines delimitadores y organizativos, no urbanísticos. Su objeto es delimitar la zona de servicio y definir y ordenar geográficamente los usos portuarios previstos para cada una de las zonas del puerto. Es, por tanto, un instrumento de ordenación portuaria concebido con la finalidad de optimizar la gestión económica y la distribución racional de las superficies portuarias desde la óptica de la gestión económica y de explotación del puerto.

Se incluyen además en este mismo capítulo dos secciones dedicadas a la construcción y modificación de los puertos de titularidad vasca y a la conservación del dominio público portuario.

El capítulo III de la ley crea un ente público de Derecho privado como instrumento central para llevar a cabo la política de la Comunidad Autónoma del País Vasco en materia de puertos con usos náutico-recreativos y sus instalaciones conexas. Euskadiko Kirol Portuak se crea modificando la naturaleza jurídica de la sociedad pública instrumental Euskadiko Kirol Portua, S.A., que adquiere ahora la naturaleza jurídica de ente público sometido al Derecho privado, con personalidad jurídica propia y adscrito al departamento del Gobierno Vasco competente en materia de puertos.

Frente a la actual dispersión en las formas de gestionar las infraestructuras portuarias con usos náutico-recreativos y las áreas de uso relacionadas con éstos, la ley opta por aglutinar la gestión de todas estas infraestructuras portuarias de Euskadi en un nuevo modelo que aúna el sometimiento al Derecho público, en todas aquellas actuaciones que impliquen el ejercicio de potestades administrativas, con el sometimiento a las reglas y principios del Derecho privado en el desarrollo de su actividad y en su relación con terceras personas.

En consecuencia, en la ley se prevé la futura disolución de la sociedad pública Zumaiako Kirol Portua SA, cuyas funciones pasarán a ser desempeñadas por el nuevo ente.

La competencia del nuevo ente se extiende a todas las infraestructuras portuarias de uso náutico-recreativo y las áreas de uso relacionadas con éstas actuales o que en el futuro se puedan construir que sean competencia de la Comunidad Autónoma del País Vasco y que el Gobierno le adscriba. En consecuencia, la actuación del ente se puede hacer extensiva en el futuro a las otras infraestructuras que sean asumidas por el Gobierno Vasco en cumplimiento del marco constitucional y estatutario actualmente vigente.

Con la creación de Euskadiko Kirol Portuak se trata, en definitiva, de avanzar hacia una gestión homogénea e integral de todos los puertos de uso náutico-recreativo de Euskadi, garantizando siempre y a todas las personas usuarias unos servicios especializados y bajo unos mismos estándares de calidad, y todo ello con la garantía, la transparencia y el rigor en el control que solo la Administración pública puede garantizar.

El capítulo IV, relativo al régimen jurídico de los puertos, regula en primer lugar los servicios portuarios. El impacto social y económico que se reconoce a los puertos, y que afecta no solo a las localidades costeras, sino a la totalidad del territorio de la Comunidad Autónoma, exige garantizar unos adecuados servicios portuarios, que tengan en cuenta las necesidades derivadas de la utilización multifuncional de las instalaciones portuarias.

La regulación de los servicios portuarios prevé que serán prestados por la Administración portuaria, directamente o mediante cualquier mecanismo de gestión indirecta legalmente previsto, excluyéndose de la prestación mediante gestión indirecta cuando conlleven el ejercicio de autoridad o cuando, por otras circunstancias, se considere conveniente la gestión directa.

Asociada a esta regulación de los servicios portuarios, la ley procede a una revisión general de la regulación relativa a las tasas portuarias, incorporando una completa redefinición y reestructuración de estas y procediendo para ello a modificar, en la disposición final primera, la regulación contenida en el Texto Refundido de la Ley de Tasas y Precios Públicos, aprobado por Decreto Legislativo 1/2007, de 11 de septiembre.

La sección segunda de este capítulo regula la gestión del dominio público portuario, y para ello acude a instituciones ya clásicas que posibilitan su utilización por los particulares la autorización y concesión, según las características del uso que se pretenda.

El capítulo V, en el aspecto relativo al transporte marítimo, regula en un único artículo la creación de un registro de empresas operadoras de transporte marítimo.

El capítulo VI se destina a regular la actividad de policía y el régimen sancionador, abordando la regulación de un régimen sancionador para el sector basado en los principios de legalidad, tipicidad, responsabilidad, irretroactividad y proporcionalidad.

En cuanto al régimen de infracciones y sanciones, se tipifican las acciones u omisiones que tendrán la consideración de infracción a los efectos de la ley, calificándolas como leves, graves y muy graves, y se establecen los órganos competentes para el ejercicio de la potestad sancionadora. El texto legal incluye un exhaustivo catálogo de infracciones y sus correspondientes sanciones, que debe constituir un mecanismo disuasorio de conductas que pudieran perjudicar la conservación del demanio portuario o afectar negativamente al desarrollo de las actividades que se ejecutan en el ámbito de los puertos, incluyendo la previsión de medidas cautelares y multas coercitivas.

Por último, la parte final de la ley incluye tres disposiciones adicionales, cinco disposiciones transitorias, una disposición derogatoria y cuatro disposiciones finales.

CAPÍTULO I

Disposiciones generales

Artículo 1. *Objeto de la ley.*

Es objeto de la presente ley:

1. Establecer el régimen jurídico aplicable a los puertos e instalaciones portuarias y marítimas de competencia de la Comunidad Autónoma del País Vasco.

2. Establecer los regímenes de planificación, ordenación, explotación, construcción, ampliación, reforma y mantenimiento de los puertos, así como de prestación de los servicios portuarios, y el acceso y uso de los mismos.

3. Regular la gestión del dominio público portuario competencia de la Comunidad Autónoma del País Vasco, estableciendo su régimen de uso.

4. Establecer la estructura y funcionamiento de la Administración portuaria de la Comunidad Autónoma del País Vasco y crear el ente público de Derecho privado Euskadiko Kirol Portuak, responsable de la gestión de las infraestructuras portuarias de uso náutico-recreativo y las zonas de uso relacionadas con éstas de Euskadi, tanto de los que el Gobierno le adscriba como de aquellos cuya gestión asuma en calidad de concesionario, y parte integrante de la Administración portuaria de la Comunidad Autónoma del País Vasco.

5. Regular el régimen económico-financiero derivado de la utilización del dominio público portuario y de la prestación de servicios portuarios.

6. Regular la actividad de transporte marítimo de pasaje, de mercancías y mixto de competencia de la Comunidad Autónoma del País Vasco.

7. Establecer el régimen sancionador en el dominio público portuario autonómico, así como las potestades de inspección y control correspondientes a la Administración portuaria de la Comunidad Autónoma del País Vasco.

8. Garantizar a los puertos de la Comunidad Autónoma vasca las condiciones de accesibilidad en las instalaciones portuarias y marítimas, así como sus espacios y usos, de acuerdo con el régimen jurídico en vigor.

Artículo 2. *Ámbito objetivo de aplicación.*

1. La presente ley será de aplicación a los puertos del litoral vasco, en los términos del artículo 3.a) de esta ley, así como a las obras e instalaciones portuarias competencia de la Comunidad Autónoma del País Vasco.

2. Asimismo, la presente ley se aplicará a cualquier otro puerto o parte de la zona de servicio portuaria que, de acuerdo al ordenamiento jurídico vigente y por cualquier título, fuese atribuido a la gestión de la Comunidad Autónoma del País Vasco.

3. La presente ley se aplica, igualmente, a la actividad de transporte marítimo de pasaje, de mercancías, o mixto, en embarcaciones debidamente registradas, que se lleve a cabo exclusivamente entre puertos o puntos de la Comunidad Autónoma sin conexión con otros puertos o puntos de otros ámbitos territoriales.

Artículo 3. *Definiciones.*

A los efectos de la presente ley, se entiende por:

a) Puerto: El conjunto de infraestructuras, instalaciones, espacios terrestres y aguas marítimas adscritas que permita la realización de las actividades de tráfico portuario y la prestación de los servicios correspondientes.

b) Tráfico portuario: Las operaciones de entrada, salida, atraque, desatraque, estancia y reparación de embarcaciones en puerto y las de transferencia, entre estos y tierra u otros medios de transporte, de mercancías de cualquier tipo, de pesca, de avituallamientos, de pasajeros y pasajeras o tripulantes, así como el almacenamiento temporal de dichas mercancías en el espacio portuario.

c) Obras e instalaciones portuarias costeras: Las obras civiles de infraestructura y las de edificación o superestructura, así como las instalaciones mecánicas y redes técnicas de servicios, construidas o ubicadas en el ámbito portuario y destinadas a realizar o facilitar el tráfico portuario.

d) Instalaciones marítimas: El conjunto de obras e infraestructuras que, sin tener la consideración de puerto, se sitúan en el litoral y cuya construcción no exige obras de abrigo o de atraque de carácter fijo, y no suponen alteración sustancial del medio físico donde se emplazan, tales como embarcaderos, varaderos, fondeaderos y otras similares susceptibles de utilización náutico-recreativa.

e) Operaciones marítimas: El conjunto estructurado y definido de procesos que se desarrollan en los puertos y que engloba los aspectos administrativos previos al atraque, los procesos que se llevan a cabo en el momento en que el buque arriba al puerto, la

manipulación de las mercancías en su paso por el puerto y los servicios prestados a los pasajeros y pasajeras.

f) Administración portuaria: La Administración general de la Comunidad Autónoma del País Vasco y el ente público de Derecho privado Euskadiko Kirol Portuak, en cuanto ejercen competencias y funciones atribuidas por la presente ley.

Artículo 4. *Participación institucional y social.*

1. La participación institucional y social en materia de puertos se llevará a cabo a través de los órganos consultivos y de participación que reglamentariamente se creen, entre los que se incluirán, bajo la denominación de Consejo Municipal Portuario, los órganos encargados de articular las relaciones entre la Administración portuaria y las administraciones municipales responsables de municipios que disponen de puerto.

2. Los consejos municipales portuarios son órganos de asesoramiento, consulta y debate en materia portuaria, dentro del ámbito de las competencias ejercidas por la Administración de la Comunidad Autónoma, sin que sus acuerdos tengan carácter vinculante.

3. En ellos, además de a las administraciones, podrá darse participación a los distintos sectores económicos, profesionales y sociales implicados en el sector portuario.

Artículo 5. *Competencias de la Administración general de la Comunidad Autónoma del País Vasco.*

1. A la Administración general de la Comunidad Autónoma del País Vasco le corresponden las siguientes competencias:

a) La aprobación de las disposiciones de carácter reglamentario y de los instrumentos de planificación de rango superior en materia de política portuaria.

b) La planificación, construcción, gestión, explotación, promoción, desarrollo y programación del conjunto del dominio público portuario de competencia de la Comunidad Autónoma, de acuerdo con las exigencias del desarrollo sostenible y la cohesión social y económica de Euskadi.

c) La determinación de la modalidad de gestión de cada puerto o de su ampliación.

d) La aprobación de los planes especiales de ordenación portuaria.

2. El departamento competente en materia de puertos desarrollará y ejecutará la política portuaria de la Comunidad Autónoma, correspondiéndole la coordinación y el control del sistema portuario de titularidad autonómica en los términos previstos en esta ley y las disposiciones reglamentarias que se dicten en su desarrollo. Para ello le corresponden las siguientes funciones:

a) La planificación de las actuaciones en materia de puertos.

b) La gestión, construcción, explotación, conservación, protección, defensa y disciplina del dominio público portuario.

c) El otorgamiento, modificación y extinción de las concesiones y autorizaciones en los puertos de la Comunidad Autónoma.

d) La aprobación de proyectos para la construcción o ampliación de nuevos puertos e infraestructuras y equipamientos portuarios.

e) La prestación de servicios portuarios.

f) La aprobación de las delimitaciones de los espacios y usos portuarios, de los reglamentos de servicios y policía de cada puerto y de sus respectivos planes de residuos.

g) La potestad de inspección y control en relación con los servicios, operaciones, ocupaciones y actividades en general que se desarrollen en los puertos, cualquiera que sea el régimen de uso del espacio portuario o la forma.

h) El ejercicio de la potestad sancionadora en los términos establecidos en el artículo 71.

i) La emisión de informe preceptivo y motivado en relación con la aprobación o innovación del instrumento de planeamiento urbanístico que incida directamente sobre los puertos. El informe se limitará a valorar aquellas determinaciones que supongan una afección en las competencias de explotación portuaria y se entenderá positivo si no se emite y notifica en el plazo de dos meses.

j) La aprobación de planes de emergencia interior, planes de contingencia por contaminación marina accidental y planes de protección de las instalaciones portuarias.

k) Las demás no atribuidas de forma expresa a otros órganos.

Artículo 6. *Principios de actuación.*

1. La gestión de los puertos de Euskadi, como elemento de desarrollo socioeconómico, se regirá por los principios de sostenibilidad, solidaridad, equivalencia, libre concurrencia, gestión integrada y accesibilidad.

2. Asimismo, la gestión de los puertos se realizará atendiendo a la utilización multifuncional de las instalaciones, la realidad socio-económica del entorno y la razonable rentabilidad de los activos públicos, estando sujeta a la observancia de los principios de seguridad y salud laboral.

3. El respeto a los principios de protección de los intereses de la ciudadanía en su condición de personas usuarias de los puertos, especialmente en el caso de personas con discapacidad o con movilidad reducida, garantizando su derecho al acceso a los servicios de los puertos en adecuadas condiciones de calidad, y el respeto a los principios de igualdad de oportunidades entre hombres y mujeres deberán guiar la gestión de los puertos de Euskadi.

4. Los principios de eficacia, coordinación y cooperación regirán las actuaciones en las relaciones con otras administraciones, especialmente en orden a la integración de la planificación sectorial y una adecuada ordenación urbanística y la preservación del litoral, con respeto a lo establecido en la normativa vigente en materia de defensa de la competencia. Del mismo modo, la ordenación y gestión de la actividad y los servicios portuarios deberá estar orientada a una convivencia pacífica con la estructura y actividad cotidiana de los municipios y ciudades en las que se ubican.

5. La gestión de los puertos de Euskadi asume la intermodalidad como principio para alcanzar la máxima eficiencia de las cadenas de transporte, y la creación de áreas logísticas para facilitar la incorporación de valor añadido a los procesos productivos. Igualmente, considerará las oportunidades del transporte marítimo de corta distancia y de las autopistas del mar definidas en el ámbito de la Unión Europea.

6. Se garantiza la libre prestación de servicios de transporte marítimo de pasaje, de mercancías o mixtos con la utilización de las infraestructuras portuarias, así como el respeto a los derechos de las personas consumidoras y usuarias, el cumplimiento de la normativa vigente en materia de seguridad marítima y la preservación del medio ambiente natural.

Artículo 7. *Dominio público portuario de la Comunidad Autónoma del País Vasco.*

1. El dominio público portuario de la Comunidad Autónoma del País Vasco está integrado por los derechos y los bienes, muebles e inmuebles, que, siendo de titularidad pública, se encuentren afectos al uso general o al servicio público portuario de competencia autonómica.

2. En todo caso, pertenecen al dominio público portuario de la Comunidad Autónoma del País Vasco las aguas marítimas, las superficies de tierra, las obras y las instalaciones que se afecten a usos o servicios portuarios, así como las obras e instalaciones realizadas en el dominio público marítimo-terrestre adscrito para finalidades portuarias.

Artículo 8. *La zona de servicio de los puertos.*

1. La Administración portuaria delimitará para cada puerto, en la correspondiente delimitación de los espacios y usos portuarios, la zona de servicio, de carácter demanial, que incluirá los espacios de tierra y de agua necesarios para la ejecución de sus actividades y el desarrollo de los usos portuarios, las destinadas a tareas complementarias de aquéllas, los espacios de reserva que garanticen la posibilidad de desarrollo de la actividad portuaria, y otros complementarios.

2. Asimismo, en la delimitación de la zona de servicio se establecerán los diferentes usos admitidos en zona de servicio, así como la ubicación en cada puerto de dichos usos.

CAPÍTULO II

Planificación, ordenación, construcción y mantenimiento de puertos

Sección 1.ª Planificación y ordenación urbanística portuaria

Artículo 9. *Planificación de las infraestructuras portuarias.*

La construcción de nuevos puertos e instalaciones portuarias, así como la ampliación y reforma de los existentes, se realizará conforme a lo que establezcan los instrumentos de planificación de rango superior en materia de política portuaria que se aprueben por la Administración general de la Comunidad Autónoma del País Vasco, y deberán contar con los informes favorables de las otras administraciones establecidos en la legislación portuaria estatal.

Artículo 10. *El planeamiento urbanístico.*

1. Para articular la necesaria coordinación entre las administraciones con competencias sobre el espacio portuario, el planeamiento urbanístico general calificará todo el ámbito del dominio público portuario de los puertos como Sistema General Portuario.
2. Los ayuntamientos y otras administraciones con competencias urbanísticas, al redactar los instrumentos de planeamiento urbanístico que afecten a la zona portuaria del País Vasco, requerirán a la Administración portuaria para que se pronuncie sobre las cuestiones de su competencia, mediante informe que deberá emitirse en los términos y plazos previstos en el artículo 5.2.i).

Artículo 11. *Los planes especiales de ordenación portuaria.*

1. La ordenación urbanística de las zonas portuarias se realizará a través de los planes especiales de ordenación portuaria, en los términos establecidos en la legislación urbanística.
2. En desarrollo de las determinaciones estructurales del planeamiento general municipal, el plan especial de ordenación portuaria contendrá entre sus determinaciones parámetros de ordenación urbanística y regulará el uso urbanístico del recinto portuario.
3. El plan especial de ordenación portuaria deberá incluir entre sus determinaciones las medidas y previsiones necesarias para garantizar una eficiente explotación del espacio portuario y su desarrollo.

Sección 2.ª Delimitación de los espacios y usos portuarios

Artículo 12. *La delimitación de los espacios y usos portuarios.*

1. La ordenación de usos e instalaciones en la zona de servicio de los puertos se llevará a cabo mediante la aprobación de la delimitación de los espacios y usos portuarios.
2. La delimitación de los espacios y usos portuarios incluirá los usos previstos para las diferentes zonas del puerto, de acuerdo con las actividades previstas en la zona de servicio y según los siguientes usos portuarios:

a) Usos comerciales portuarios: son aquellos destinados, exclusiva o preferentemente, a la actividad profesional de carga, descarga, manipulación y transformación de mercancías desde los buques o embarcaciones utilizados para su transporte, y a servir de base a dichos buques o embarcaciones, proporcionando algunos o todos los servicios necesarios de atraque, fondeo, estancia, avituallamiento y mantenimiento.
b) Usos pesqueros: son aquellos destinados, exclusiva o preferentemente, a la actividad profesional relacionada con la pesca desde los buques o embarcaciones utilizados para su captura, y a servir de base a dichos buques o embarcaciones proporcionando algunos o todos los servicios necesarios de atraque, fondeo, estancia, avituallamiento y mantenimiento, así como los destinados, exclusiva o preferentemente, a la recepción de pesca para su manipulación o venta.

c) Usos náutico-recreativos: son los destinados a ser utilizados, exclusiva o preferentemente, por embarcaciones deportivas o de recreo, o por actividades o embarcaciones relacionadas o auxiliares de éstas.

d) Usos comunitarios públicos: son aquellas actividades de prestación de servicios públicos que sean titularidad de la Administración de la Comunidad Autónoma de Euskadi.

e) Usos industriales y comerciales: son todas aquellas actividades de carácter mercantil, industrial o comercial que, sin constituir servicios portuarios, se pueden realizar en zona de servicio, y que no sean constitutivas de ninguna de las actividades mencionadas en los apartados anteriores.

f) Usos mixtos: son aquellos que contengan una pluralidad de los usos propios de las zonas portuarias referidos en los apartados anteriores, sin que se manifieste ninguno de ellos con carácter preferente.

Artículo 13. *Tramitación y efectos de la delimitación de los espacios y usos portuarios.*

1. La tramitación de la delimitación de los espacios y usos portuarios se realizará de conformidad con el procedimiento que se establezca reglamentariamente, en el que estará garantizada la participación de las administraciones locales y de aquellas otras administraciones sectoriales que pueden verse afectadas. Se garantizará asimismo la realización de un trámite de información pública y la publicación en el BOPV del texto definitivo aprobado.

2. La aprobación de la delimitación de los espacios y usos portuarios llevará implícita la declaración de utilidad pública a efectos de rescate de las concesiones que requiera la actuación portuaria en el ámbito de dicha delimitación, así como la afectación al uso portuario de los bienes de dominio público y de los bienes patrimoniales incluidos en la zona de servicio que sean de interés para el puerto.

Sección 3.ª Construcción y modificación de puertos

Artículo 14. *Construcción, ampliación, reforma y mantenimiento de los puertos.*

1. La Administración portuaria construirá, ampliará, reformará y mantendrá los puertos de conformidad con lo previsto en la presente ley, con sujeción a las disposiciones de la legislación sobre contratación pública y a los informes preceptivos previstos en la legislación portuaria estatal.

2. La realización de obras que tengan como objeto la construcción de puertos o la ampliación o reforma de la configuración actual del dominio público portuario, tanto en tierra como en mar, así como las que tengan por objeto el mantenimiento de los puertos, deberán adaptarse al plan especial de ordenación portuaria y precisarán el correspondiente proyecto aprobado por la Administración portuaria.

3. No obstante, en casos de urgencia acreditada o de interés público excepcional, podrán autorizarse obras no previstas en el plan especial de ordenación portuaria. Oído el ayuntamiento correspondiente, la existencia de estas circunstancias deberá ser apreciada por el Consejo de Gobierno con carácter previo al inicio de las obras.

Una vez aprobada la ejecución de las obras, deberá iniciarse el procedimiento de revisión o modificación del plan vigente.

Artículo 15. *Requisitos.*

1. En los procedimientos de aprobación de los proyectos referidos en la presente sección se garantizará la participación de las administraciones públicas con competencias concurrentes en la materia.

2. Las obras y actividades portuarias que, en ejercicio de sus competencias, realice la Administración portuaria en zona de servicio de los puertos no estarán sujetas a licencias urbanísticas por razón de su interés general, siempre que se refieran a usos comerciales portuarios, usos pesqueros, usos náutico-recreativos o usos comunitarios públicos. No obstante, dichas obras deberán ser comunicadas a la Administración municipal, para su conocimiento.

Artículo 16. *Declaración de utilidad pública y necesidad de ocupación.*

1. La aprobación de los proyectos referidos en la presente sección llevará implícita la declaración de utilidad pública y la necesidad de ocupación de los bienes y adquisición de derechos, a los fines de expropiación forzosa, así como del rescate de concesiones, si ello fuese necesario.

En cada proyecto deberá figurar la relación concreta e individualizada de los bienes y derechos afectados, no incluidos en el dominio público portuario, con su descripción material.

2. La declaración de utilidad pública y la necesidad de ocupación se referirá también a los bienes y derechos comprendidos en el replanteo del proyecto y en las modificaciones de obras que pudiera aprobar posteriormente la Administración portuaria, con los mismos requisitos señalados en el párrafo anterior.

Artículo 17. *Evaluación de impacto ambiental.*

Los proyectos referidos en la presente sección se someterán al procedimiento de impacto ambiental en los supuestos previstos por la legislación.

Sección 4.ª Régimen de conservación del dominio público portuario

Artículo 18. *Protección ambiental.*

1. La Administración portuaria adoptará las medidas adecuadas para la preservación y protección ambiental del dominio público portuario.

2. Para ello, los planes de recogida de residuos que apruebe la Administración portuaria, además de recoger las instalaciones portuarias de recepción de desechos generados por los buques y residuos de carga, conforme al Real Decreto 1381/2002, de 20 de diciembre, establecerán las medidas precisas para instaurar sistemas de minimización de residuos y de recogida selectiva de éstos, evitando siempre que sea posible su eliminación y fomentando su compostaje, reciclaje y reutilización.

Artículo 19. *Prohibición de vertidos.*

1. Se prohíben los vertidos o emisiones contaminantes, ya sean sólidos, líquidos o gaseosos, procedentes de buques, de embarcaciones o de medios flotantes de cualquier tipo, en el dominio público portuario.

2. Los desechos y residuos procedentes de los buques o embarcaciones deberán descargarse en la forma establecida en el plan de recogida de residuos en vigor aprobado por la Administración portuaria.

3. Todos los vertidos desde tierra al mar requerirán autorización de la administración competente, sin perjuicio de la autorización o concesión de ocupación de dominio público que, en su caso, otorgará la Administración portuaria. En todo caso, no tienen la consideración de vertidos las obras de relleno con materiales de origen terrestre o marítimo para la modificación o ampliación de puertos.

4. En caso de vertido de materiales no autorizados, la Administración portuaria ordenará a los responsables su recogida y limpieza inmediata. En caso de incumplimiento, la Administración procederá a la ejecución subsidiaria a cargo de los responsables, sin perjuicio de las sanciones que pudieran corresponderles.

Artículo 20. *Prevención y protección civil.*

1. La Administración portuaria dispondrá los medios precisos para el cumplimiento de las obligaciones de autoprotección establecidas en la normativa vigente.

2. La Administración portuaria controlará en el ámbito portuario el cumplimiento de las obligaciones de autoprotección exigibles a las actividades que se desarrollan en dominio público portuario, y controlará en dicho ámbito el cumplimiento de la normativa que afecte a la admisión, manipulación y almacenamiento de mercancías peligrosas.

Artículo 21. *Autorizaciones de dragado.*

Las obras de dragado en el dominio público portuario requerirán la autorización de la Administración portuaria, ello sin perjuicio de la posible intervención concurrente de otras administraciones públicas en función de otros títulos competenciales.

Artículo 22. *Adaptación a los efectos del cambio climático.*

En todas las actuaciones contempladas en este capítulo la Administración portuaria, en colaboración con los organismos públicos competentes en la materia, tendrá en cuenta los posibles efectos del cambio climático sobre el dominio público portuario, y adoptará las medidas de adaptación que fueran necesarias para evitar daños al patrimonio y al medio ambiente.

CAPÍTULO III

Ente público Euskadiko Kirol Portuak

Artículo 23. *Creación.*

1. Se crea el ente público de Derecho privado Euskadiko Kirol Portuak, con personalidad jurídica propia y plena capacidad para obrar para el cumplimiento de sus funciones, adscrito al departamento del Gobierno Vasco competente en materia de puertos.

2. Euskadiko Kirol Portuak se regirá por lo dispuesto en esta ley y en sus estatutos, que serán aprobados por decreto del Gobierno Vasco a propuesta del departamento competente en materia de puertos.

Artículo 24. *Objeto.*

Constituye el objeto de Euskadiko Kirol Portuak:

a) La gestión integral de los puertos de uso náutico-recreativo y sus áreas de uso conexas que le adscriba el Gobierno o aquellos cuya gestión asuma en calidad de concesionario.

b) La cooperación técnica con el departamento competente en materia de puertos de la Administración general de la Comunidad Autónoma en la planificación, promoción, desarrollo y programación de los puertos de uso náutico-recreativo y sus áreas de uso conexas.

c) La construcción de las infraestructuras e instalaciones portuarias que le encomiende el Gobierno, así como la conservación, gestión y administración de estas nuevas infraestructuras, ya sea directamente o mediante otra entidad de Derecho público o Derecho privado y por medio de cualquier negocio jurídico.

d) La prestación de los servicios portuarios en los puertos que le adscriba el Gobierno, con respeto a los principios de objetividad, transparencia y no discriminación.

e) La colaboración con entes de idénticos fines que actúen en el ámbito de la Unión Europea.

Artículo 25. *Funciones.*

Son funciones de Euskadiko Kirol Portuak en las instalaciones portuarias que le adscriba el Gobierno:

a) La cooperación técnica con el departamento competente en materia de puertos de la Administración general de la Comunidad Autónoma en las funciones previstas en el apartado d) del párrafo 1 y los apartados a), f), i) y j) del párrafo 2 del artículo 5 de esta ley.

b) La construcción, ampliación o reforma de puertos e instalaciones portuarias y su mantenimiento, incluyendo la elaboración material de los proyectos técnicos, sin perjuicio de la facultad para aprobarlos, que corresponde al departamento competente en materia de puertos.

c) La intervención para garantizar la protección del dominio público portuario, en especial las medidas de adaptación al cambio climático, y el otorgamiento, modificación y extinción de las concesiones y autorizaciones administrativas, así como la vigilancia e inspección, sin

perjuicio de las facultades de revisión y del ejercicio de la potestad sancionadora, que se reservan al departamento competente en materia de puertos.

d) La administración de infraestructuras portuarias adscritas y la prestación de los servicios portuarios.

e) La gestión, liquidación, recaudación e inspección de los tributos y demás prestaciones patrimoniales de carácter público establecidos en la legislación vigente en materia de puertos.

f) La aprobación de las bases reguladoras y la concesión de subvenciones relacionadas con materias de su competencia.

g) Cualquier otra función que le encomiende el Gobierno y que directa o indirectamente esté relacionada con la construcción, la conservación y la administración de infraestructuras portuarias o la prestación de los servicios portuarios.

h) Aprobar las medidas de adaptación necesarias para prevenir los posibles efectos del cambio climático sobre el dominio público portuario.

Artículo 26. *Régimen jurídico.*

1. Se someten al Derecho público las relaciones jurídicas de Euskadiko Kirol Portuak derivadas de actos de limitación, control, intervención o gravamen y, en general, aquellos que impliquen el ejercicio de potestades administrativas, incluido el régimen del silencio administrativo y la impugnación de sus actos.

En particular, son actos de carácter administrativo los siguientes:

a) Los actos de ordenación y gestión del dominio público portuario, incluido el otorgamiento de las concesiones y autorizaciones administrativas.

b) Los actos de gestión, liquidación, inspección y recaudación de los tributos establecidos en la legislación vigente en materia de puertos.

c) Los actos que dicten los órganos competentes de Euskadiko Kirol Portuak en materia de contratación.

2. En todo lo que corresponde a las materias propias de la Hacienda General del País Vasco, se sujetará a lo que dispone la normativa de aplicación en la Comunidad Autónoma correspondiente a dichas materias, en relación con los entes públicos de Derecho privado.

3. Euskadiko Kirol Portuak tramitará los expedientes de contratación ajustando su actividad a las normas establecidas para los poderes adjudicadores que, a efectos de las disposiciones del texto refundido de la Ley de Contratos del Sector Público, tienen la consideración de administraciones públicas, así como a las reglas sobre contratación contenidas en la legislación de la Comunidad Autónoma de Euskadi y en sus normas de desarrollo.

4. El régimen de responsabilidad patrimonial de los actos de Euskadiko Kirol Portuak se rige por lo dispuesto en la Ley 39/2015, de 1 de octubre, de Procedimiento Administrativo Común de las Administraciones Públicas, y en el capítulo IV de la Ley 40/2015, de 1 de octubre, de Régimen Jurídico del Sector Público.

5. Contra las resoluciones de Euskadiko Kirol Portuak procederá interponer recurso de alzada ante el departamento competente en materia de puertos de la Administración general de la Comunidad Autónoma del País Vasco.

6. Contra las resoluciones de Euskadiko Kirol Portuak en materia de contratos procederá interponer recurso especial regulado en el texto refundido de la Ley de Contratos del Sector Público, respecto a aquellos contratos que se mencionan en el artículo 40.1 de dicho texto normativo.

7. Los actos tributarios podrán ser objeto de recurso potestativo de reposición ante el órgano que haya dictado el acto recurrido. Contra la resolución del recurso de reposición o contra el propio acto, si no se interpone aquél, podrá reclamarse ante el Tribunal Económico-Administrativo de Euskadi, de conformidad con las disposiciones reguladoras de este.

8. La representación y defensa en juicio de Euskadiko Kirol Portuak estará a cargo de los servicios jurídicos de la Administración de la Comunidad Autónoma del País Vasco, conforme a lo dispuesto en sus normas reguladoras.

Artículo 27. *Organización.*

1. Son órganos de gobierno y gestión de Euskadiko Kirol Portuak, respectivamente, el consejo de administración y la dirección.

2. El consejo de administración es el órgano de gobierno y actúa bajo la presidencia del consejero o consejera del departamento competente en materia de puertos o persona por él o ella designada, que tendrá voto de calidad. Su composición se establecerá reglamentariamente, y deberá garantizar la representación de los departamentos competentes en materia de hacienda, medio ambiente, ordenación territorial y urbanismo.

3. La dirección es el órgano ejecutivo que gestiona y representa al ente. Su titular será nombrado por el Gobierno Vasco a propuesta del consejero o consejera competente en materia de puertos. El director o directora tendrá la consideración de alto cargo, quedará en situación de servicios especiales si anteriormente estuviera desempeñando una función pública, y estará sometido al régimen de incompatibilidades de los altos cargos de la Administración de la Comunidad Autónoma.

4. El Gobierno Vasco aprobará mediante decreto los estatutos del ente, como desarrollo reglamentario de su estructura organizativa y del régimen de funcionamiento.

Artículo 28. *El personal.*

1. Los puestos de trabajo de Euskadiko Kirol Portuak serán desempeñados por personal laboral contratado al efecto, siendo sus condiciones económicas y laborales las que se deriven del convenio colectivo aplicable.

2. Los puestos de trabajo que comporten el ejercicio de potestades públicas y la salvaguarda de los intereses generales de las administraciones públicas estarán reservados a personal funcionario, que estará sometido a la normativa reguladora de la función pública de la Administración general de la Comunidad Autónoma.

3. Corresponde a Euskadiko Kirol Portuak determinar, en lo relativo a su personal, los requisitos y las características de las pruebas de selección, así como la convocatoria, gestión y resolución de los procesos de acceso de acuerdo con los principios de publicidad, igualdad, mérito y capacidad.

Artículo 29. *Los recursos económicos.*

Euskadiko Kirol Portuak contará, para el cumplimiento de sus fines, con los siguientes bienes y medios económicos:

a) Las asignaciones que se establezcan anualmente con cargo a los Presupuestos Generales de la Comunidad Autónoma del País Vasco.

b) Las subvenciones y aportaciones del Estado o de las administraciones forales y locales y donaciones que se concedan a su favor.

c) Los ingresos, ordinarios y extraordinarios, derivados del ejercicio de sus actividades.

d) Los bienes y valores que, en su caso y conforme a la legislación reguladora del patrimonio de Euskadi, constituyan su patrimonio, así como los productos y rentas de éste.

e) Los ingresos procedentes de la recaudación de las tasas y cobro de precios públicos existentes en materia de puertos.

f) Cualesquiera otros recursos que legalmente le sean atribuidos.

Artículo 30. *Presupuesto.*

Euskadiko Kirol Portuak elaborará y aprobará con carácter anual el correspondiente anteproyecto de presupuesto y lo remitirá al Gobierno Vasco para que sea integrado, con la debida independencia, en los Presupuestos Generales de la Comunidad Autónoma, de acuerdo con la legislación reguladora del régimen presupuestario de la Comunidad Autónoma de Euskadi.

CAPÍTULO IV

Régimen jurídico de los puertos de Euskadi

Sección 1.ª Servicios portuarios

Artículo 31. *Concepto y determinación de los servicios portuarios.*

1. Son servicios portuarios las prestaciones dirigidas a satisfacer las operaciones y necesidades portuarias y marítimas y el adecuado funcionamiento de los puertos, de acuerdo con lo establecido en la presente ley y sus normas de desarrollo.

2. La Administración portuaria concretará los servicios portuarios a establecer en cada puerto, aprobando para ello los reglamentos de servicios de los puertos.

Artículo 32. *Servicios portuarios.*

1. Son servicios portuarios:

a) La ordenación, coordinación y control del tráfico portuario, tanto marítimo como terrestre.

b) La gestión de amarres.

c) La prestación de los servicios de marinería y administración o recepción.

d) La vigilancia, seguridad y policía de las instalaciones en zona de servicio, sin perjuicio de las competencias que en dichas materias correspondan a otros departamentos de la Administración General del País Vasco o, en su caso, a otras administraciones públicas.

e) El balizamiento y otras ayudas a la navegación, sin perjuicio de las competencias que correspondan a otras administraciones.

f) La varada, izado, arriado y estancia en seco de buques o embarcaciones.

g) El practicaje.

h) El remolque portuario.

i) La recepción de pescado para su manipulación a efectos de clasificación, primera venta y comercialización.

j) El servicio de pesaje en báscula.

k) El alumbrado y la limpieza de la zona de servicio.

l) El aparcamiento de vehículos en zona de servicio.

m) El abastecimiento y saneamiento de agua en la zona de servicio y la prestación de los servicios de recepción de residuos.

n) El suministro de energía eléctrica y la prestación de servicios de telecomunicaciones.

ñ) El suministro de combustible y otros suministros.

o) Los servicios de prevención y control de emergencias, en los términos establecidos por la normativa sobre protección civil, en colaboración con las administraciones competentes.

p) Los servicios de recepción de residuos generados por embarcaciones, en cumplimiento del Convenio internacional para prevenir la contaminación ocasionada por los buques (MARPOL 73/78).

q) La carga y descarga de equipajes y vehículos.

r) El embarque y desembarque de pasaje.

s) La carga, descarga, estiba y desestiba y el transbordo de mercancías.

t) El transporte en tierra.

2. Reglamentariamente podrá modificarse la relación establecida en el párrafo anterior.

Artículo 33. *Régimen de prestación.*

1. Los servicios portuarios serán prestados por la Administración portuaria, bien directamente o bien mediante cualquier mecanismo de gestión indirecta legalmente previsto, o en régimen de competencia por particulares con autorización al efecto. No se prestarán estos servicios mediante gestión indirecta cuando conlleven el ejercicio de autoridad o cuando se pueda poner en riesgo la seguridad.

2. Si para la prestación de los servicios portuarios se requiere el otorgamiento de concesión o de autorización de ocupación del dominio público portuario, ambas serán objeto de un expediente único y su eficacia quedará vinculada de manera recíproca.

3. En el régimen de prestación de servicios deberá regularse expresamente la responsabilidad del prestador frente a las personas trabajadoras, en especial en relación con relaciones laborales, salario, prevención de riesgos o seguridad social.

Artículo 34. *Régimen de utilización de la zona de servicio.*

1. La zona de servicio de los puertos deberá disponer de espacios suficientes para el desarrollo de todas aquellas actividades necesarias para la prestación de los servicios portuarios.

2. Los puertos podrán albergar una o más actividades portuarias diferenciadas, especialmente las de tráfico comercial, industriales, pesqueras, náutico-recreativas, comunitarias públicas o mixtas, según los usos para los que se hayan proyectado o que se desarrollen en cada uno de dichos espacios.

3. En todo caso, en zona de servicio solo se permitirán aquellas actividades y construcciones compatibles con los usos portuarios, de conformidad con lo dispuesto en la presente ley y en la correspondiente delimitación de los espacios y usos portuarios. Según lo anterior, la Administración portuaria, a la hora de prohibir o autorizar una determinada actividad, deberá justificar su compatibilidad o no con los usos estrictamente portuarios.

4. Quedan prohibidas todas aquellas actividades que, de manera directa o indirecta, puedan ser contrarias o perjudiciales para los usos y actividades portuarias. No obstante lo anterior, la correspondiente delimitación de los espacios y usos portuarios podrá delimitar espacios en los que se permitan actividades no estrictamente portuarias, siempre que resulten compatibles con éstas.

5. La Administración portuaria podrá autorizar la utilización del dominio público portuario a otros órganos de la Administración General del País Vasco, así como a otras administraciones públicas, siempre que dicha utilización sea compatible con la normal explotación del puerto y se solicite para finalidades de interés general.

Sección 2.ª Gestión del dominio público portuario

Artículo 35. *Utilización del dominio público portuario.*

1. La utilización del dominio público portuario se regirá por lo que establecen esta ley, las normas reglamentarias que la desarrollen, los planes especiales de ordenación portuaria o, en su caso, las delimitaciones de espacios y usos portuarios.

2. La utilización del dominio público portuario del País Vasco para usos que tengan especiales circunstancias de exclusividad, intensidad, peligrosidad o rentabilidad, o que requieran la ejecución de obras e instalaciones, exigirá, en todo caso, el otorgamiento de la correspondiente autorización o concesión, de acuerdo con la presente ley. En lo no previsto en ella, serán de aplicación las disposiciones contenidas en la legislación sobre patrimonio de Euskadi así como los principios de la legislación sobre contratos del sector público.

3. Las personas titulares de autorizaciones o concesiones para la utilización del dominio público portuario quedan obligadas a informar a la Administración portuaria de las incidencias que produzca tal utilización y a cumplir con las instrucciones que dicha administración les dicte.

Artículo 36. *Autorizaciones y concesiones demaniales.*

1. Se exigirá la obtención de autorización para aquellos usos u ocupación de dominio público portuario, con bienes muebles o instalaciones desmontables o sin ellas, por plazo no superior a tres años, incluidas las prórrogas.

2. La ocupación de bienes de dominio público portuario con obras o instalaciones no desmontables o usos por plazo superior a tres años estará sujeta a previa concesión otorgada por la Administración portuaria. El plazo de las concesiones será el que se establezca en el título correspondiente, y no podrá ser superior, contando tanto el plazo inicialmente otorgado como las prórrogas, a cincuenta años.

3. La ocupación de dominio público portuario para el uso de plazas de amarre estará sujeta a lo previsto reglamentariamente en la normativa que regule el procedimiento de su otorgamiento y su régimen de uso. En todo caso, la duración de la ocupación no podrá ser superior a quince años.

Artículo 37. *Tramitación de autorizaciones y concesiones.*

Corresponde a la Administración portuaria el otorgamiento, modificación, revisión y extinción de los títulos habilitantes para la utilización del dominio público portuario, así como las funciones de vigilancia, inspección y control en relación con dicha utilización.

Artículo 38. *Procedimiento de otorgamiento de concesiones.*

1. El procedimiento de otorgamiento de una concesión para la ocupación del dominio público portuario se iniciará de oficio o a solicitud de persona interesada.

2. El plazo máximo para resolver el expediente será de ocho meses. Transcurrido este sin que se haya dictado y notificado resolución expresa, la correspondiente solicitud se entenderá desestimada.

Artículo 39. *Inicio a instancia de persona interesada.*

En el supuesto de que el procedimiento de otorgamiento se inicie a instancia de persona interesada, la solicitud deberá ir acompañada de los siguientes documentos:

a) Acreditación de la personalidad del solicitante y de su capacidad de obrar.

b) Acreditación de los requisitos de solvencia económica, técnica y profesional para hacer frente a las obligaciones derivadas de la concesión.

c) Acreditación de encontrarse al corriente de las obligaciones de carácter tributario, laboral y de la Seguridad Social exigidas por la legislación vigente.

d) Proyecto básico y de explotación suscrito por facultativo competente y adaptado a las exigencias derivadas de la planificación portuaria.

e) Estudio económico-financiero de la actividad a desarrollar.

f) Acreditación del cumplimiento de las condiciones específicas para el ejercicio de la actividad objeto de la concesión.

g) Acreditación de haber constituido garantía provisional.

Artículo 40. *Admisión a trámite.*

1. Admitida a trámite la solicitud, podrá denegarse antes del trámite de información pública mediante resolución motivada cuando de su estudio preliminar resulte, a criterio de la Administración portuaria, que su otorgamiento no sea procedente.

2. No se admitirán a trámite las solicitudes que se opongan a lo dispuesto en la planificación portuaria o la legislación vigente, y se archivarán mediante resolución que deberá notificarse al interesado.

3. Si las solicitudes no reúnen los requisitos exigidos y éstos fueran susceptibles de subsanación, se procederá a ello en la forma prevista en la legislación sobre procedimiento administrativo común.

Artículo 41. *Instrucción.*

1. Admitida la solicitud presentada, la Administración portuaria procederá a la confrontación del proyecto sobre el terreno y los espacios de agua correspondientes con el fin de determinar su viabilidad y adecuación técnica.

2. Asimismo, se abrirá un periodo de información pública por un plazo mínimo de un mes, publicándose el correspondiente anuncio en el «Boletín Oficial del País Vasco», y, al mismo tiempo, se solicitará informe a las administraciones y organismos que legal o reglamentariamente se determinen, que deberá evacuarse en el plazo de un mes, transcurrido el cual sin que se haya emitido se entenderá favorable.

3. El trámite de información pública no será preceptivo en los supuestos en que la concesión se refiera a la utilización total o parcial de edificaciones existentes, sin

modificación de su arquitectura exterior y para los usos autorizados en la planificación portuaria.

4. Si como resultado de la información pública se desprendiera la ausencia de concurrencia, se continuará la tramitación de la solicitud.

5. En el supuesto de que existieran varios solicitantes, la adjudicación se efectuará mediante procedimiento de pública concurrencia por los trámites señalados en el artículo siguiente, debiéndose aprobar previamente por la Administración portuaria el correspondiente pliego de condiciones de la concesión en el que se expliciten los criterios que habrán de regir la adjudicación.

6. Una vez cumplimentados los anteriores trámites, se fijarán las condiciones en que podría otorgarse la concesión y se notificarán al solicitante, que deberá aceptarlas expresamente.

Si éste no hiciera manifestación alguna al respecto en el plazo concedido, se procederá al archivo de las actuaciones, con pérdida de la garantía provisional constituida. La resolución correspondiente deberá serle notificada.

7. En el caso de que fueran aceptadas las condiciones en el plazo establecido, se resolverá discrecionalmente sobre el otorgamiento de la concesión ponderando la idoneidad de la solicitud.

8. Si tras el trámite de aceptación de condiciones previsto en el apartado anterior la Administración acordara la modificación de alguna de las condiciones ofertadas, se someterá a nueva aceptación en los términos previstos en el apartado anterior.

9. La resolución de otorgamiento deberá serle notificada al interesado, y en un plazo no superior a treinta días, a contar a partir del siguiente al de notificación de la resolución de otorgamiento de la concesión, deberá remitirse al «Boletín Oficial del País Vasco», para su publicación, un anuncio en el que se dé cuenta de dicho otorgamiento, el cual contendrá, como mínimo, la información relativa al objeto, plazo, inversión a realizar, tasas, superficie concedida y titular de la concesión.

10. Si el concesionario impugnara las cláusulas que fueron aceptadas por él, la Administración estará facultada para declarar extinguido el título, salvo cuando aquellas hubiesen sido declaradas ilegales.

Artículo 42. *Procedimientos de pública concurrencia.*

1. Sin perjuicio de lo previsto en el artículo anterior, la Administración portuaria podrá convocar procedimientos de pública concurrencia para el otorgamiento de concesiones en el dominio público portuario.

2. La convocatoria del procedimiento de pública concurrencia supondrá la suspensión de los expedientes de otorgamiento de concesión en tramitación que resultaran afectados.

3. El pliego de bases que ha de regir el procedimiento fijará el objeto y los requisitos para participar en él, los criterios para su adjudicación y la ponderación de estos, y la garantía provisional, así como el pliego de condiciones de otorgamiento de la concesión.

4. La convocatoria del procedimiento de pública concurrencia se publicará en el «Boletín Oficial del País Vasco» y podrán presentarse ofertas en el plazo establecido, que no podrá ser inferior a un mes. Dichas ofertas serán abiertas en acto público.

5. En el supuesto de que el licitador cuya oferta resultó seleccionada renuncie a la adjudicación de la concesión perderá las garantías prestadas, y la Administración portuaria podrá optar discrecionalmente entre declarar desierto el procedimiento de pública concurrencia o adjudicar la concesión al licitador siguiente en la valoración.

6. El procedimiento de pública concurrencia podrá declararse desierto si ninguna de las ofertas presentadas reúne las condiciones adecuadas, pudiendo en este caso levantar la suspensión prevista en el apartado 2.

7. Cuando se convoque concurso para la adjudicación de una autorización o concesión, la tasa será la que resulte de la licitación al alza sobre un tipo de partida que se fijará en los pliegos, para cuyo cálculo se tendrán en cuenta los criterios establecidos en este capítulo y la estimación del valor de los activos de la concesión.

8. Si el concurso quedara desierto, se podrá convocar nueva licitación, con un tipo reducido hasta el 50 % del anterior, y si tampoco llegara a adjudicarse con esas condiciones el tipo será libre y se determinará según las ofertas de los licitadores.

9. Los pliegos de bases podrán incluir en los criterios de adjudicación la posibilidad de que los licitadores oferten importes adicionales a los correspondientes a las tasas previstas en esta ley.

10. La solicitud seleccionada deberá someterse a la tramitación prevista en el apartado anterior.

Artículo 43. *Condiciones de otorgamiento.*

1. Entre las condiciones de otorgamiento de la concesión deberán figurar, al menos, las siguientes:

a) Objeto de la concesión.
b) Plazo de vigencia.
c) Zona de dominio público cuya ocupación se concede, incluyendo, en caso de ocupación de espacios de agua, el balizamiento que deba establecerse.
d) Condiciones de protección del medio ambiente que en su caso procedan, incluyendo las necesarias medidas correctoras.
e) Condiciones especiales que deban establecerse en las concesiones que se otorguen en los espacios afectos a las ayudas a la navegación, entre las cuales deberán figurar, al menos, las que garanticen la eficacia del servicio, independencia de accesos y medidas de seguridad.
f) Tasa que legalmente corresponda.
g) Garantía definitiva o de construcción y garantía de explotación.
h) Causas de caducidad.
i) Actividad o tráfico mínimo.
j) Otras condiciones que la Administración portuaria considere necesarias.

2. Las obras se ejecutarán conforme al proyecto de construcción que en cada caso se apruebe por la Administración portuaria, que completará el proyecto básico.

3. Asimismo, durante la vigencia de la concesión su titular vendrá obligado a facilitar la información técnica o económica que le solicite la Administración portuaria en el ejercicio de sus competencias, así como a mantener en perfecto estado de utilización, limpieza, higiene y ornato la superficie otorgada en concesión, obras e instalaciones, debiendo realizar a su cargo las reparaciones ordinarias y extraordinarias que sean precisas.

4. La Administración portuaria podrá inspeccionar en todo momento el estado de conservación de la superficie concedida y de los bienes objeto de la concesión, y señalar las reparaciones que deban llevarse a cabo cuando éstas afecten a la conservación de los bienes propios del título concesional, quedando obligado el concesionario a ejecutarlas a su cargo en el plazo que se le señale.

Artículo 44. *Plazo de las concesiones.*

1. Para la fijación de plazo de la concesión se tendrán en cuenta los siguientes criterios:

a) Vinculación del objeto de la concesión a la actividad portuaria.
b) Disponibilidad de espacio de dominio público portuario.
c) Volumen de inversión, y estudio económico-financiero.
d) Plazo de ejecución de las obras contenidas en el proyecto.
e) Adecuación a la planificación y gestión portuarias.
f) Incremento de actividad que genere en el puerto.
g) Vida útil de la inversión a realizar por el concesionario.

2. Estos criterios podrán desarrollarse y concretarse, en el caso de determinados tipos de usos, mediante normas reglamentarias.

Artículo 45. *Actos de disposición o de gravamen de las concesiones.*

1. Las concesiones podrán transmitirse por actos inter vivos, previa autorización de la Administración portuaria, sin que la transmisión suponga alteración de las condiciones de la concesión, subrogándose el nuevo titular en los derechos y obligaciones derivados de la

concesión. La Administración portuaria podrá ejercer los derechos de tanteo y retracto en los términos que reglamentariamente se establezcan.

2. Asimismo, exigirá autorización la transmisión del capital de sociedades titulares de concesiones cuando la persona adquirente ostente, a consecuencia de esa cesión o por cualquier otro título, directa o indirectamente más del 50 % de dicho capital.

Para que la Administración portuaria autorice la transmisión de una concesión se deberán cumplirse, al menos, las siguientes condiciones:

a) Que el concesionario se encuentre al corriente en el cumplimiento de todas las obligaciones derivadas de la concesión.

b) Que el nuevo titular reúna los requisitos exigidos para el ejercicio de la actividad o prestación del servicio objeto de la concesión.

c) Que haya transcurrido un plazo de al menos dos años, contados desde la fecha de otorgamiento de la concesión, siempre que se hayan ejecutado al menos un 50 % de las obras que en su caso hayan sido aprobadas, salvo que el pliego establezca unas condiciones más exigentes.

3. La transmisión mortis causa exigirá comunicación, en el plazo de un año, del fallecimiento de la persona titular y del interés de sus causahabientes, a título de herencia o legado, en subrogarse en los derechos y obligaciones de aquélla. La transmisión mortis causa exigirá resolución expresa, previa comprobación del cumplimiento de los requisitos legales exigibles por las personas que resulten nuevas titulares.

4. La constitución de hipotecas y otros derechos de garantía sobre las concesiones deberá ser previamente autorizada por la Administración portuaria.

5. En los supuestos de adjudicación de la concesión mediante remate judicial, extrajudicial o administrativo o impago de créditos hipotecarios, la Administración portuaria podrá ejercer el derecho de retracto en el plazo de tres meses, a contar desde el momento en que tenga conocimiento de la adjudicación.

6. La persona adjudicataria de una concesión mediante remate judicial, extrajudicial o administrativo o impago de créditos hipotecarios deberá subrogarse en las obligaciones derivadas de la concesión de la antigua titular, y si no reúne los requisitos para el ejercicio de la actividad o usos que constituya el objeto de la concesión deberá transferirla, en el plazo de doce meses, a una nueva persona concesionaria que, a estos efectos, no presente limitación alguna.

7. Las concesiones podrán ser objeto de cesión de uso total o parcial, previa autorización de la Administración portuaria, en las condiciones establecidas en el título concesional.

Artículo 46. *Revisión de las concesiones.*

1. La Administración portuaria revisará las condiciones de la concesión, modificándolas de oficio o a instancia de parte, cuando se dé alguna de las siguientes circunstancias:

a) Cuando se hayan alterado los supuestos determinantes para su otorgamiento.

b) En caso de fuerza mayor.

c) Cuando lo exija la adecuación a los planes o a cualquier regulación aplicable al ámbito portuario, así como por razones de interés general portuario. Solo en estos supuestos procederá la indemnización a la persona concesionaria.

2. Cuando la revisión de la concesión determine la reducción de la superficie otorgada se tramitará como un rescate parcial de la concesión. Asimismo, cuando la revisión de la concesión determine que la continuidad de su explotación resulta antieconómica, el titular podrá solicitar el rescate total de la concesión.

Artículo 47. *Modificación de las concesiones.*

1. La Administración portuaria podrá autorizar, a solicitud del interesado, modificaciones de las condiciones de una concesión. Cuando una modificación sea sustancial, la solicitud deberá tramitarse de acuerdo con el procedimiento de otorgamiento de concesiones. Si la modificación no es sustancial, requerirá únicamente informe previo de la dirección del departamento competente en materia de puertos.

2. Tendrán el carácter de modificaciones sustanciales, las siguientes:

a) Modificación del objeto de la concesión.

b) Ampliación de la superficie de la concesión en más de un 10 % de la fijada en el acta de reconocimiento. A estos efectos, únicamente será admisible la ampliación de la superficie con bienes de dominio público colindantes a los concedidos.

c) Ampliación del volumen o superficie construida e inicialmente autorizada en más de un 10 %.

d) Modificación de la ubicación de la concesión.

3. En el cómputo de los límites establecidos, se tendrán en cuenta los valores acumulados de modificaciones anteriores.

Artículo 48. *Rescate de las concesiones.*

1. En el caso de que el dominio público otorgado en concesión fuera necesario para la Administración portuaria para el ejercicio de sus competencias, esta podrá proceder, previa indemnización a la persona concesionaria, al rescate de la concesión.

2. En particular, se producirá el rescate cuando la concesión sea incompatible con obras de ampliación del puerto o con modificaciones de la delimitación de espacios y usos portuarios debidamente aprobada. Asimismo, se podrá proceder al rescate de una concesión cuando no sea posible alcanzar un acuerdo con el concesionario en un procedimiento de revisión de concesión.

3. El rescate exigirá la previa declaración del interés portuario de las obras o actividades y el acuerdo de necesidad de ocupación de los bienes y derechos afectados por aquellas. Cuando el rescate implique la necesidad de ocupación de solo una parte de la concesión, de modo que la explotación de la parte no rescatada resulte antieconómica para la persona concesionaria, su titular podrá solicitar de la Administración portuaria el rescate de toda la concesión.

4. El rescate se tramitará mediante el procedimiento que reglamentariamente se establezca, en el que se regularán asimismo los criterios para fijar la valoración de las indemnizaciones a recibir por el concesionario. Estos criterios deberán tener en cuenta los costes de las obras rescatadas y la pérdida de beneficios imputables al rescate.

5. El pago del valor del rescate podrá realizarse en dinero, mediante el otorgamiento de otra concesión o, en caso de rescate parcial, con la modificación de las condiciones de la concesión. En estos dos últimos supuestos se requerirá la conformidad del concesionario.

Artículo 49. *Autorizaciones.*

1. El procedimiento para el otorgamiento de las autorizaciones se podrá iniciar a solicitud de la persona interesada o a iniciativa de la Administración portuaria.

2. Independientemente de la forma de inicio del procedimiento, en los supuestos en que el número de autorizaciones a otorgar en un puerto se halle limitado por cualquier circunstancia, el otorgamiento deberá realizarse por concurso. Si no hubiera que valorar condiciones especiales en las personas solicitantes, podrá acudirse al sorteo.

3. El plazo máximo para dictar y notificar resolución expresa en este procedimiento será de seis meses. El vencimiento del plazo máximo sin que se haya dictado y notificado resolución expresa producirá la desestimación por silencio administrativo de las solicitudes presentadas por las personas interesadas.

4. En todo caso la persona que resulte nueva titular deberá cumplir lo establecido en la correspondiente delimitación de los espacios y usos portuarios y demás normas reguladoras de los usos portuarios, en los términos y condiciones en los que hubiera sido otorgada la autorización.

5. Las autorizaciones no son transmisibles inter vivos y su uso no podrá ser cedido a terceras personas, salvo lo dispuesto en este artículo. Así, podrán transmitirse inter vivos únicamente en virtud de sentencia judicial de separación o divorcio, o en caso de disolución de condominio, en caso de que se pueda acreditar mediante escritura pública la copropiedad con fecha anterior a la de la autorización. Asimismo, podrán transmitirse mortis causa, exigiéndose para ello la comunicación del fallecimiento y la transmisión operada en los seis meses siguientes al fallecimiento del causante. La falta de comunicación en los términos señalados dará lugar a la caducidad de la autorización.

Se permitirá el cambio de titularidad del título habilitante para el uso de plazas de amarre en caso de que la embarcación sea donada o transmitida mortis causa a familiares hasta segundo grado de consanguinidad.

6. Las autorizaciones de ocupación del dominio público portuario podrán modificarse en los siguientes supuestos:

a) Cuando se hayan alterado los supuestos determinantes de su otorgamiento.
b) En casos de fuerza mayor a petición del titular.
c) Cuando lo exija su adecuación a los planes o normas correspondientes.

Las modificaciones no dan derecho a indemnización.

7. Las autorizaciones serán revocables sin derecho a indemnización en los términos establecidos en el artículo 52.

Artículo 50. *Condiciones de otorgamiento de autorizaciones.*

La autorización deberá contener, al menos, las siguientes condiciones:

a) Objeto de la autorización.
b) Obras e instalaciones autorizadas.
c) Plazo de la autorización.
d) Superficie de dominio público cuya ocupación se autoriza.
e) Condiciones de protección del medio ambiente que en su caso procedan.
f) Condiciones especiales que deban establecerse en las autorizaciones que se otorguen en los espacios afectos a las ayudas a la navegación, entre las cuales deberán figurar, al menos, aquellas que garanticen la eficacia del servicio, accesos y medidas de seguridad.
g) En el caso de ocupación de espacio de agua, el balizamiento que deba establecerse.
h) Tasa que corresponda.
i) Garantías a constituir.
j) Causas de caducidad conforme a lo previsto en la presente ley.
k) Otras condiciones que sean pertinentes.

Artículo 51. *Extinción de las concesiones y autorizaciones.*

1. El derecho a la ocupación del dominio público portuario se extinguirá por:

a) Vencimiento del plazo de otorgamiento.
b) Renuncia de la persona titular aceptada por la Administración portuaria.
c) Extinción de la personalidad jurídica de la persona titular de la concesión o autorización.
d) Muerte o incapacidad sobrevenida de la persona titular de la concesión o autorización, en el caso de que no se acuerde la continuidad a favor de sus causahabientes, previa comunicación de dicha circunstancia a la Administración portuaria.
e) Mutuo acuerdo entre la persona titular y la Administración portuaria.
f) Caducidad.
g) Revocación.
h) Rescate, previa indemnización, en el caso de las concesiones.
i) Extinción del título habilitante para la prestación de servicios portuarios, cuando la concesión o autorización sea medio o requisito para ello.

2. Una vez que se produzca la extinción de la autorización o de la concesión, los edificios o instalaciones existentes revertirán libres de cargas de todo tipo a la Administración portuaria, que podrá acordar, en el plazo de tres meses desde la extinción, su derribo o retirada por la persona titular de la autorización o concesión extinguida y a sus expensas, y la Administración podrá ejecutar subsidiariamente los trabajos que no haya efectuado el titular en el plazo fijado.

3. En todo caso la Administración portuaria no asumirá ningún tipo de obligación laboral o económica de la persona titular de la autorización o concesión.

Artículo 52. *Revocación de las concesiones y autorizaciones.*

1. La Administración portuaria, previa audiencia al titular, podrá revocar las autorizaciones en cualquier momento y sin derecho a indemnización en los siguientes casos:

a) Cuando su mantenimiento resulte incompatible con otros usos o actividades portuarias consideradas de mayor interés.
b) Cuando resulten incompatibles con obras o planes aprobados con posterioridad al otorgamiento.
c) Cuando entorpezcan o sean un obstáculo para la explotación portuaria.

2. La Administración portuaria podrá asimismo revocar las concesiones, sin derecho a indemnización, por alteración de los supuestos físicos o jurídicos determinantes de su otorgamiento que impliquen la imposibilidad de continuación en el disfrute de la concesión y en casos de fuerza mayor, cuando, en ambos supuestos, no sea posible la revisión del título de otorgamiento.

Artículo 53. *Caducidad de la concesión o autorización.*

1. La Administración portuaria, mediante el procedimiento que se determine reglamentariamente y previa audiencia de la persona titular, y previo dictamen de la Comisión Jurídica Asesora de Euskadi cuando se trate de concesiones y se formule oposición, podrá declarar la caducidad de la concesión o autorización en los siguientes supuestos:

a) No inicio, paralización o no terminación de las obras injustificadamente durante el plazo que se fije en las condiciones del título.
b) Abandono o falta de actividad durante un periodo de seis meses, en el caso de autorizaciones, y de doce meses en el caso de concesiones, salvo causa justificada.
c) Impago de tasas en periodo voluntario conforme a las reglas siguientes:

– En el caso de autorizaciones, impago de la liquidación de la tasa que corresponda a seis meses de ocupación o uso.
– En el caso de concesiones, impago de la liquidación de la tasa que corresponda a doce meses de ocupación o uso.

En ambos supuestos, para el cómputo de los plazos citados se tendrá en cuenta la suma de los plazos correspondientes a liquidaciones giradas y no abonadas.
d) Desarrollo de actividades que no figuren en el objeto del título.
e) Incumplimiento de las condiciones que se hubieran establecido como consecuencia de la previa evaluación de sus efectos sobre el dominio público.
f) Ocupación de zona de servicio fuera de los límites de la superficie concesionada o autorizada.
g) Aumento de la superficie construida, volumen o altura máxima en más del 10 % sobre el proyecto autorizado.
h) Cesión a una tercera persona del uso total o parcial de la concesión, sin autorización de la Administración portuaria.
i) Transmisión del título de otorgamiento sin comunicación a la Administración portuaria en el caso de las autorizaciones, o sin autorización de aquella en el caso de las concesiones.
j) Constitución de hipotecas y otros derechos de garantía sin autorización de la Administración portuaria.
k) No reposición o complemento de las garantías exigibles, previo requerimiento de la Administración portuaria.
l) Falta de autorización previa en caso de fusión, absorción o escisión de la personalidad jurídica de la persona titular de la concesión.
m) Falta de comunicación del fallecimiento de la persona titular de la concesión o del interés de sus causahabientes en sucederle.
n) En general, el incumplimiento de otras condiciones cuya inobservancia esté expresamente prevista como causa de caducidad en el título de otorgamiento.

2. La declaración de caducidad comportará la pérdida de las garantías constituidas por la persona titular de la concesión o autorización, así como, en el caso de las concesiones, la

reversión anticipada a la Administración portuaria de las instalaciones construidas por la persona concesionaria.

Artículo 54. *Plazo de notificación de la resolución de caducidad.*

El plazo máximo para dictar y notificar la resolución que declare la caducidad es de doce meses contados desde la adopción del acuerdo de incoación del expediente.

Sección 3.ª Régimen de garantías

Artículo 55. *Garantías para autorizaciones y concesiones.*

Los solicitantes y adjudicatarios de las autorizaciones y concesiones previstas en la presente ley están obligados a la constitución de garantía en la cuantía que se determine en la propia resolución de otorgamiento.

Artículo 56. *Garantía provisional.*

1. Los solicitantes de una concesión tendrán que acreditar, en el momento de la presentación de la solicitud, la constitución de una garantía provisional en cuantía de al menos el 2 % de su valoración.
2. La garantía provisional podrá constituirse en cualquiera de las formas previstas en la legislación en materia de tesorería de la Comunidad Autónoma de Euskadi.
3. La garantía provisional podrá ser objeto de ejecución por acuerdo del órgano competente en los supuestos que legalmente proceda.

Artículo 57. *Garantía definitiva de las obras.*

1. En el plazo que establezca la Administración portuaria, el concesionario tendrá que constituir una garantía definitiva por el importe de al menos el 4 % del valor de las obras que en su caso se autoricen. Dicha garantía podrá constituirse en cualquiera de las formas previstas en la legislación en materia de tesorería de la Comunidad Autónoma de Euskadi.
2. Si el concesionario no constituyera la garantía en el plazo previsto en el título de otorgamiento, se entenderá que renuncia a la concesión. En este caso, el concesionario perderá la garantía provisional constituida, que será incautada por la Administración portuaria.
3. La extinción de la concesión por caducidad comportará la pérdida de la garantía constituida.
4. La garantía responde de las obras a realizar y queda afecta a las responsabilidades derivadas de indemnizaciones y de penalidades.
5. En caso de que se proceda a la ejecución total o parcial de la garantía constituida, el concesionario estará obligado a completarla o restituirla en el plazo de un mes.
6. La garantía se devolverá al concesionario en el plazo de un mes desde la aprobación del acta de reconocimiento de las obras o instalaciones, con deducción, si procede, de las cuantías que deban hacerse efectivas en concepto de penalizaciones y responsabilidades.
7. Previamente a la devolución de la garantía tendrá que haberse constituido la garantía de explotación a que se refiere el artículo siguiente.

Artículo 58. *Garantía de explotación.*

1. La garantía de explotación responde de todas las obligaciones derivadas de la autorización o concesión, de las sanciones y penalidades que puedan imponerse a su titular por incumplimiento de las condiciones de otorgamiento, y de los daños y perjuicios que dicho incumplimiento pueda causar a la Administración portuaria.
2. Esta garantía se determinará en función del importe anual de la tasa que ha de abonar el concesionario y las restantes circunstancias de la concesión, incluyendo el desmontaje y reposición de las cosas al estado anterior, y se revisará cada cinco años.
3. La extinción de la concesión por caducidad comportará la pérdida de la garantía de explotación.

4. En caso de que se proceda a la ejecución total o parcial de la garantía constituida, el concesionario estará obligado a completarla o restituirla en el plazo de un mes.

5. La garantía de explotación será devuelta al concesionario cuando se extinga la concesión, previa deducción en su caso de las cantidades que deban hacerse efectivas en concepto de penalización o de responsabilidad.

6. La falta de constitución de esta garantía implica un incumplimiento de las obligaciones concesionales y habilita a la Administración portuaria para acordar la extinción anticipada de la concesión.

CAPÍTULO V

Registro de empresas operadoras del transporte marítimo

Artículo 59. *Creación del registro y obligación de la inscripción.*

1. Se crea en la Comunidad Autónoma de Euskadi el Registro de Empresas Operadoras del Transporte Marítimo, a los solos efectos de publicidad y a fin de compatibilizar la libre prestación de servicios de transporte marítimo de pasaje, de mercancías y mixtos, con la utilización de las infraestructuras portuarias, el respeto a los derechos de las personas consumidoras y usuarias, el cumplimiento de la normativa vigente en materia de seguridad marítima y la preservación del medio ambiente natural. Dicho registro será gestionado por el departamento del Gobierno Vasco competente en materia de transporte.

2. A efectos de la inscripción en el referido registro, las empresas operadoras de servicios de transporte marítimo de pasaje, de mercancías y mixtos remitirán al departamento del Gobierno Vasco competente en materia de transporte una comunicación previa, indicando las condiciones de prestación del servicio. Sobre la base de dicha comunicación, se procederá a la inscripción de oficio de la información correspondiente a las empresas, en la que en todo caso constarán los recorridos, horarios y periodo de prestación del servicio, las embarcaciones y sus características, así como las tarifas y demás condiciones económicas y técnicas que reglamentariamente se establezcan.

3. En dicho registro también se deberán inscribir las empresas operadoras de transportes marítimos de pasaje de carácter turístico o recreativo y aquellos en los que la actividad de transporte se acompaña de otras actividades y servicios accesorios de carácter turístico, de hostelería, de ocio, educativo o de naturaleza análoga, a cambio de una contraprestación económica, con independencia de si lo es con reiteración o no del itinerario, el calendario y el horario, y de la modalidad de contratación.

4. Por vía reglamentaria se establecerá la organización, contenido y régimen de funcionamiento del registro, así como los requisitos y efectos de la inscripción.

CAPÍTULO VI

Régimen de policía y sancionador

Sección 1.ª Régimen de policía

Artículo 60. *Ejercicio de las potestades de vigilancia, inspección y control.*

1. El ejercicio de las potestades de vigilancia, inspección y control en materia de puertos y asuntos marítimos y en relación con los servicios y las operaciones que se desarrollen en los puertos, cualquiera que sea el régimen de utilización del dominio público portuario o la forma de prestación de los servicios, se llevará a cabo en la forma que determine el reglamento de policía.

2. Las potestades de inspección y control se ejercerán mediante personal adscrito a la Administración portuaria debidamente cualificado. A estos efectos, el citado personal tendrá la condición de agente de la autoridad.

Artículo 61. *Preservación de la actividad de los puertos.*

1. En el supuesto de que por cualquier medio se impidiera o dificultara la actividad portuaria en los puertos o se ponga en peligro grave y notorio a las personas, los bienes o el medio ambiente, la Administración portuaria, por razones de urgencia y excepcionalidad, podrá exigir, previa audiencia a las personas interesadas si ello fuera posible, la adopción de las medidas que resulten precisas, de conformidad con el ordenamiento jurídico y con la duración que estime necesaria, encaminadas a restablecer la normal actividad en el puerto. La exigencia de adopción de estas medidas se realizará sin perjuicio de lo establecido en el régimen sancionador. En el caso de incumplimiento, la Administración portuaria procederá a la ejecución subsidiaria con cargo de las personas responsables.

2. Lo establecido en el punto anterior será aplicable, entre otros, a los supuestos de buques y embarcaciones que presenten peligro de hundimiento, se hayan hundido en puerto, hayan sido abandonados o constituyan riesgo grave, ya sea por el propio buque o por la carga transportada. Mediante los procedimientos que reglamentariamente se establezcan, la Administración portuaria estará habilitada para autorizar el desguace cuando, por su estado, así lo aconsejen razones de seguridad marítima, o la enajenación del buque o embarcación hundido o abandonado.

3. De igual modo se actuará cuando por cualquier modo se impidiera el acceso a los puertos o el libre tránsito terrestre dentro de ellos.

4. Corresponde a la Comunidad Autónoma la propiedad de los buques abandonados en la zona de servicio de los puertos de su titularidad.

5. Se consideran abandonados aquellos buques que permanezcan durante más de tres meses atracados, amarrados o fondeados en el mismo lugar dentro del puerto, sin actividad apreciable exteriormente y sin haber abonado las correspondientes tasas, y así lo declare la dirección competente en materia de puertos.

6. La declaración de abandono exigirá la tramitación del correspondiente procedimiento administrativo, en el que se acreditarán las circunstancias expresadas y en el que se dará audiencia al propietario, al naviero, al patrón o capitán o, en su caso, al consignatario del buque.

Artículo 62. *Recuperación posesoria y desahucio administrativo.*

1. La Administración portuaria podrá recuperar por sí misma, y en cualquier momento, la posesión indebidamente perdida sobre los bienes de dominio público portuario, cuando la posesión por una tercera persona se haya producido sin título alguno que la permitiera.

2. La Administración portuaria podrá ejercer la potestad de desahucio y recuperar en vía administrativa la posesión de los bienes de dominio público portuario cuando decaigan o desaparezcan el título, las condiciones o las circunstancias que legitimaban su ocupación por terceras personas.

3. En cuanto al procedimiento para el ejercicio las potestades previstas en los párrafos anteriores, se estará a lo previsto en la legislación sobre patrimonio de la Comunidad Autónoma del País Vasco.

Sección 2.ª Régimen sancionador

Artículo 63. *Tipificación de infracciones.*

Tienen la consideración de infracción a los efectos de la presente ley las acciones u omisiones que se tipifican en los artículos siguientes. Las infracciones se clasifican en leves, graves y muy graves.

Artículo 64. *Infracciones leves.*

Son infracciones leves las que, no teniendo la consideración de graves o muy graves, se señalan a continuación:

a) El incumplimiento de la normativa portuaria vigente, siempre que no esté tipificada como infracción grave o muy grave.

b) El incumplimiento de los reglamentos de servicios y policía de los puertos, así como el incumplimiento de las instrucciones y las órdenes de la Administración portuaria en ejecución de dichos reglamentos y en el ejercicio de sus competencias.

c) La realización de operaciones marítimas que pongan en peligro obras, instalaciones, equipos portuarios, buques, embarcaciones o personas, o en las cuales no se tomen las medidas de seguridad necesarias.

d) Cualquier acción u omisión que cause daños o perjuicios en los bienes del dominio público portuario o en su uso o explotación, siempre que no impida su normal funcionamiento.

e) Cualquier acción u omisión que cause, por culpa o negligencia, daños en obras, instalaciones, equipos, medios de transporte marítimos o terrestres, mercancías, contenedores o cualesquiera otros elementos situados en el recinto portuario, y también su utilización indebida o sin permiso cuando este sea necesario.

f) La ocupación del dominio público portuario con obras o instalaciones sin el título correspondiente, siempre que no se impida la actividad normal del puerto ni se haya desatendido un requerimiento expreso de los órganos de la Administración portuaria competentes para el cese de dicha conducta.

g) La realización de actividades en el dominio público portuario sin la autorización correspondiente, siempre que esta resulte exigible.

h) La realización de obras, instalaciones o actividades en el dominio público portuario con incumplimiento de las condiciones del título otorgado, sin perjuicio de su revocación, si procede.

i) El vertido no autorizado de sustancias, materiales o residuos no contaminantes en dominio público portuario.

j) El acceso al recinto portuario en contra de la normativa establecida al efecto o contraviniendo las instrucciones del personal portuario en el ejercicio de su cargo.

k) La manipulación de pescado y el depósito de mercancías u otros objetos sin previa autorización o en lugares expresamente prohibidos o distintos de los señalados.

l) La realización de reparaciones, carenas y recogidas susceptibles de causar contaminación contraviniendo la normativa aplicable, así como el incumplimiento de la normativa en relación con las obligaciones de gestión de residuos no peligrosos generados por las embarcaciones y residuos de carga.

m) La alteración de horarios y el incumplimiento del régimen de utilización de terminales portuarias que figure inscrito en el Registro de Empresas Operadoras del Transporte Marítimo.

n) El retraso en la aportación de los datos que hayan de comunicarse a la Administración.

Artículo 65. *Infracciones graves.*

Son infracciones graves:

a) Las infracciones tipificadas como leves cuando causen daños y perjuicios que impidan parcialmente el funcionamiento o la utilización de los bienes o las instalaciones.

b) La ocupación del dominio público portuario con obras o instalaciones sin el título correspondiente, cuando se perturbe la actividad normal del puerto o se haya desatendido un requerimiento expreso de los órganos de la Administración portuaria competentes para el cese de dicha conducta.

c) El falseamiento de cualquier información aportada a la Administración portuaria en cumplimiento de una obligación legal.

d) La obstrucción a las funciones de vigilancia, inspección y control.

e) El vertido no autorizado de sustancias, materiales o residuos no contaminantes en dominio público portuario, cuando, atendida su entidad, características, volumen y efectos, se causen daños a dicho dominio.

f) La prestación de servicios de transporte marítimo regulados en esta ley en condiciones distintas a las inscritas en el Registro de Empresas Operadoras del Transporte Marítimo.

g) La difusión pública de precios u otras condiciones del servicio de transporte distintas de las que figuran inscritas en el Registro de Empresas Operadoras del Transporte Marítimo.

h) Las infracciones tipificadas como leves cuando concurra la circunstancia de reincidencia en su comisión. A estos efectos, se considerará reincidencia la comisión en el plazo de un año de dos o más infracciones leves, si así se ha declarado por resolución firme en vía administrativa. La segunda y posteriores infracciones, que serán en principio tipificadas como leves, serán consideradas graves cuando concurra la circunstancia de reincidencia.

Artículo 66. *Infracciones muy graves.*

Son infracciones muy graves:

a) Las infracciones tipificadas como leves y como graves cuando causen daños y perjuicios que impidan totalmente el funcionamiento o la utilización del bien o la instalación.
b) El vertido no autorizado de sustancias, materiales o residuos contaminantes en el dominio público portuario.
c) La prestación de servicios de transporte marítimo regulado en esta ley sin estar inscrito en el Registro de Empresas Operadoras del Transporte Marítimo.
d) La prestación de los servicios a que se refiere la presente ley incumpliendo las limitaciones o condicionantes que reglamentariamente se impongan en relación con el transporte a espacios naturales protegidos.

Artículo 67. *Prescripción de infracciones.*

1. El plazo de prescripción de las infracciones será de un año para las leves, dos años para las graves y cuatro años para las muy graves.
2. En el caso de que los hechos, actos u omisiones constitutivos de infracción fueran desconocidos por carecer de signos externos, el plazo de prescripción comenzará a contar a partir de la fecha en que éstos se manifiesten o la Administración portuaria tenga conocimiento de ellos.
3. No obstante lo anterior, cualquiera que sea el tiempo transcurrido desde la comisión de la infracción, nunca se extinguirá la obligación de restitución de las cosas y de su reposición a su estado anterior, con indemnización de los daños irreparables y de los perjuicios causados.

Artículo 68. *Sanciones.*

1. Las infracciones reguladas por la presente ley son sancionables con las multas siguientes:

a) Las infracciones leves, hasta 12.000 euros.
b) Las infracciones graves, de 12.001 euros hasta 500.000 euros.
c) Las infracciones muy graves, de 500.001 euros hasta 1.000.000 euros.

2. Calificadas las infracciones, las sanciones económicas se graduarán atendiendo a las circunstancias que, en su caso, pudieran atenuar o agravar las infracciones cometidas. En este sentido, las sanciones se graduarán en atención a:

a) La gravedad del hecho, considerando los daños y perjuicios producidos y el riesgo objetivo causado a los bienes y a las personas.
b) La existencia de intencionalidad o reiteración.
c) La reincidencia por comisión en el término de un año, a contar desde la comisión de la infracción calificada, de más de una infracción de la misma naturaleza cuando así haya sido declarado por resolución firme. Esta circunstancia no se aplicará en la graduación de la infracción cuando se haya tenido en cuenta para agravar el tipo de la infracción.
d) El beneficio obtenido por el infractor como consecuencia de la infracción.
e) La relevancia externa de la conducta infractora.
f) La enmienda o reparación voluntaria, durante la tramitación del procedimiento, de las irregularidades que originaron la actuación sancionadora.

3. La imposición de sanciones será compatible con la exigencia a la persona infractora de restitución de bienes y reposición de la situación alterada en el dominio público portuario

al estado anterior a la comisión de la infracción, así como con la obligación de indemnizar los daños y perjuicios causados.

Artículo 69. *Sanciones accesorias.*

1. En caso de infracciones graves o muy graves, la sanción de multa puede ir acompañada de alguna de las siguientes sanciones:

a) Suspensión del ejercicio de las actividades empresariales o profesionales en el sistema portuario vasco por un plazo no superior a dos años.

b) Revocación de los títulos que habilitan para la ocupación, el uso o el aprovechamiento del dominio público portuario.

c) Inhabilitación del sujeto infractor para ser titular de autorizaciones y concesiones administrativas, o de contratos para la ejecución de obras o la gestión de servicios, o el atraque, por un plazo no superior a tres años en el caso de infracciones graves, o no superior a cinco años en caso de infracciones muy graves.

d) Suspensión del derecho a la obtención de subvenciones o ayudas públicas de la Administración vasca en materias relacionadas con el objeto de la presente ley, por un plazo no superior a dos años en el caso de infracciones graves, o no superior a tres años en el caso de infracciones muy graves.

2. Se podrá imponer también, junto con las sanciones que procedan de conformidad con los artículos anteriores, el comiso del beneficio obtenido con la infracción. Este beneficio se calculará, cuando no pueda ser determinado exactamente, con criterios estimativos, e incluirá el aumento de ingresos y el ahorro de gastos que haya supuesto directa o indirectamente la infracción, sin descontar las multas ni los gastos o daños dimanantes de esta.

Artículo 70. *Prescripción de sanciones.*

El plazo de prescripción de las sanciones impuestas será de un año para las leves, dos años para las graves y cuatro años para las muy graves.

Artículo 71. *Competencia.*

Corresponde determinar la sanción a quien sea titular de la dirección competente en materia de puertos para las infracciones leves y graves, y a quien sea titular del departamento a cuya estructura orgánica pertenezca aquélla para las muy graves.

Artículo 72. *Responsabilidad.*

1. Son personas responsables de las infracciones administrativas previstas en la presente ley sus autoras.

2. Son autoras las personas físicas o jurídicas que realicen las actuaciones tipificadas como infracciones por sí solas, conjuntamente o por medio de otra de la que se sirvan como instrumento.

3. A los efectos previstos serán consideradas autoras:

a) La persona que realice el hecho tipificado, así como la empresa con la que tenga relación de dependencia si la infracción hubiera sido cometida como consecuencia de dicha relación.

b) En los casos de infracciones relacionadas con buques o embarcaciones, la empresa naviera o consignataria o, en su defecto, el capitán o capitana del buque o embarcación, sin perjuicio de las responsabilidades que puedan corresponder a la persona titular del contrato de prestación del servicio de practicaje y al práctico en el ejercicio de su función, de acuerdo con su regulación específica.

c) En el caso de infracciones atribuidas a la manipulación de mercancías, el personal que las manipule y la empresa estibadora responsable de la ejecución de dichas operaciones, así como la empresa consignataria de las mercancías.

d) En los supuestos de existencia de deberes de información a la Administración portuaria, las entidades obligadas a facilitar dicha información.

e) En el caso de la realización de obras sin título administrativo suficiente, quien promueva la actividad, la empresa que la ejecute y el personal técnico director de la misma.

4. Cuando la responsable de una infracción sea una persona jurídica, el juicio de culpabilidad se hará respecto de la persona o personas físicas que hayan formado la voluntad de aquélla, salvo aquellas que hayan disentido expresamente de los acuerdos adoptados. En estos casos no se podrá sancionar, por la misma infracción, a dichas personas físicas.

5. Las sanciones impuestas a diferentes personas a consecuencia de una misma infracción tendrán entre sí carácter independiente.

6. En los supuestos de herencias yacentes, comunidades de bienes y demás entidades que, carentes de personalidad jurídica, constituyan una unidad económica o patrimonio separado, serán responsables solidarias las personas copartícipes o cotitulares, en proporción a sus respectivas participaciones.

Artículo 73. *Medidas cautelares.*

El órgano competente para el ejercicio de la potestad sancionadora podrá adoptar, de conformidad con lo dispuesto en el artículo 31 de la Ley 2/1998, de 20 de febrero, de la potestad sancionadora de las Administraciones Públicas de la Comunidad Autónoma del País Vasco, mediante acuerdo motivado y para preservar los intereses generales o para evitar el mantenimiento de los efectos de la infracción, entre otras las siguientes medidas cautelares:

a) Ordenar la paralización inmediata de las obras o instalaciones ilegales en curso de ejecución y la suspensión de los usos y las actividades que no dispongan del título administrativo correspondiente o que no se ajusten a las condiciones del título otorgado.

b) Acordar el precinto de las obras o las instalaciones y la retirada de materiales, maquinaria o equipos que se utilicen en las obras o actividades, a cargo de la persona interesada, para asegurar la efectividad de la resolución sancionadora. A estos efectos, podrá requerir, si lo considera conveniente, la colaboración de la fuerza pública.

c) Ordenar la adopción inmediata de las medidas necesarias para evitar los daños que pueda provocar un buque o embarcación en peligro de hundimiento o en situación de causar daños a bienes o elementos portuarios o a otros buques o embarcaciones.

d) Ordenar la inmediata retención, por causa justificada, de los buques y las embarcaciones, para garantizar las posibles responsabilidades administrativas o económicas de sus propietarios o propietarias, representantes con autorización, capitanes, capitanas, patrones o patronas, sin perjuicio de que esta medida cautelar pueda ser sustituida por la constitución de un aval suficiente.

Artículo 74. *Multas coercitivas.*

1. Sin perjuicio de las sanciones que se impongan, los infractores o infractoras estarán obligados a reparar los daños causados, con objeto de restaurar y reponer los bienes alterados a su estado anterior.

2. Cuando quien cometa la infracción no cumpla la obligación impuesta en el apartado anterior o lo haga de una forma incompleta, podrán serle impuestas un máximo de cinco multas coercitivas de forma sucesiva, cada una de ellas con un importe máximo del 20 % del coste estimado del conjunto de las medidas a adoptar para la reparación de los daños causados, y la ejecución subsidiaria por cuenta de la obligada y a su costa.

3. Con anterioridad a la imposición de las multas contempladas en el apartado anterior, se requerirá a la persona infractora la ejecución voluntaria de lo ordenado, fijando un plazo cuya duración será determinada atendiendo a las circunstancias y que será suficiente para efectuar dicho cumplimiento voluntario.

4. Las multas coercitivas serán independientes y compatibles con las multas que se hubieran impuesto o puedan imponerse como sanción por la infracción cometida.

Disposición adicional primera. *Inicio de actividades de Euskadiko Kirol Portuak.*

1. El inicio de las actividades del ente público Euskadiko Kirol Portuak se determinará mediante decreto del Gobierno Vasco.

2. Una vez aprobado el decreto, el Gobierno Vasco, en su calidad de socio único de la empresa, procederá a la extinción y liquidación de la sociedad pública Euskadiko Kirol Portua SA, y en su calidad de socio mayoritario promoverá la extinción y liquidación de la sociedad pública Zumaiako Kirol Portua SA.

3. Los bienes de aquellas sociedades públicas que se extingan se adscribirán al ente Euskadiko Kirol Portuak.

4. Para el caso de que el inicio de las actividades no coincida con la entrada en vigor de la correspondiente Ley de Presupuestos, el Consejo de Gobierno aprobará los presupuestos de explotación y capital del ente público Euskadiko Kirol Portuak y los estados financieros provisionales correspondientes al ejercicio económico en que inicie sus actividades, y dará cuenta a la Comisión de Economía, Hacienda y Presupuestos del Parlamento Vasco en el plazo de quince días. A tales efectos, y por el departamento del Gobierno Vasco competente en materia de presupuestos, se realizarán las modificaciones presupuestarias que fuesen necesarias para la formación de dichos presupuestos, sin que puedan suponer un incremento del importe global consignado en las partidas de los Presupuestos Generales vigentes al inicio de las actividades del ente público.

Disposición adicional segunda. *Integración del personal laboral adscrito a la Administración general de la Comunidad Autónoma y a Euskadiko Kirol Portua SA.*

1. El personal laboral que preste servicios en la Administración general de la Comunidad Autónoma de Euskadi o en Euskadiko Kirol Portua SA que cumpla funciones que de acuerdo con la presente ley sean asumidas por Euskadiko Kirol Portuak se integrará en dicho ente por aplicación del mecanismo de sucesión de empresa previsto en la normativa laboral.

2. El Consejo de Gobierno, mediante decreto, aprobará la adecuación de las estructuras orgánicas de los departamentos de la Administración general que sean convenientes para asignar al ente público Euskadiko Kirol Portuak los medios personales necesarios para llevar a cabo los fines que la presente ley y, en su caso, su normativa de desarrollo le encomiendan.

Disposición adicional tercera. *Importe de las sanciones.*

Corresponderá al Gobierno la actualización del importe de las sanciones pecuniarias de acuerdo con el índice anual de precios al consumo.

Disposición transitoria primera. *Régimen transitorio de los expedientes relativos a los títulos habilitantes para la utilización y ocupación del dominio público portuario.*

La presente ley será de aplicación a los expedientes relativos a los títulos habilitantes para la utilización y ocupación del dominio público portuario (autorizaciones y concesiones) que se hallen en tramitación a su entrada en vigor.

Disposición transitoria segunda. *Régimen transitorio de autorizaciones y concesiones.*

Las autorizaciones y concesiones vigentes a la entrada en vigor de la presente ley mantendrán el plazo y las condiciones establecidas en el correspondiente título de otorgamiento, a excepción del régimen tributario de aplicación, que deberá adaptarse a las disposiciones reguladoras de la presente ley.

Disposición transitoria tercera. *Usos residenciales en la zona de servicio de los puertos.*

Los usos residenciales existentes en la zona de servicio de los puertos a la entrada en vigor de esta ley se entenderán consolidados.

Disposición transitoria cuarta. *Exención de la tasa en concesiones para construcción y explotación.*

Las cofradías de pescadores y las organizaciones de empresas productoras que tuvieran reconocida la exención de la tasa por ocupación de terrenos de dominio público portuario para construcción y explotación de fábricas de hielo, lonjas de recepción, exposición, manipulación o venta de pescado, plantas congeladoras y de almacenamiento de pescado, y sotos de almacenamiento y reparación de pertrechos, mantendrán dicha exención hasta la extinción del título concesional.

Disposición transitoria quinta. *Régimen transitorio de articulación de la participación institucional y social.*

En tanto se proceda al desarrollo reglamentario previsto en el artículo 5, la participación institucional y social en materia de puertos se llevará a cabo mediante los consejos asesores de puertos ya constituidos al amparo del Decreto 359/1991, de 4 de junio.

Disposición derogatoria. *Derogación normativa.*

1. Quedan derogadas las siguientes disposiciones:

a) El capítulo II, Tasas por servicios generales y específicos en los puertos de titularidad de la Comunidad Autónoma del País Vasco, del título segundo, artículos 19 a 29, del Decreto 248/1998, de 29 de septiembre, por el que se regulan determinados aspectos de la gestión de las tasas y de los precios públicos de la Administración de la CAPV y de sus Organismos Autónomos.

b) El Decreto 359/1991, de 4 de junio, por el que se crean los Consejos Asesores de Puertos.

c) La Orden de 13 de enero de 1992, del Consejero de Transportes y Obras Públicas, por la que se modifica la composición de los Consejos Asesores de los Puertos de Bermeo y Ondarroa en Bizkaia y Getaria y Hondarribia en Gipuzkoa.

d) El Decreto 90/2000, de 23 de mayo, por el que se crea el Órgano Consultivo de Puertos y Asuntos Marítimos Vascos.

e) La Orden de 27 de marzo de 2001, del Consejero de Transportes y Obras Públicas, por la que se modifica la composición del Órgano Consultivo de Puertos y Asuntos Marítimos Vascos.

f) La Orden de 6 de septiembre de 2006, de la Consejera de Transportes y Obras Públicas, por la que se regula el servicio portuario de aparcamiento de vehículos en las zonas de servicio de los puertos autonómicos.

2. Quedan derogadas, asimismo, cuantas disposiciones de igual o inferior rango se opongan a lo establecido en esta ley.

[. . .]

Disposición final tercera. *Desarrollo y aplicación de la ley.*

Se habilita al Gobierno Vasco para, en el ámbito de sus competencias, dictar las disposiciones necesarias para el desarrollo y aplicación de lo establecido en esta ley.

Disposición final cuarta. *Entrada en vigor.*

La presente Ley entrará en vigor a los tres meses de su publicación en el «Boletín Oficial del País Vasco».

Por consiguiente, ordeno a todos los ciudadanos y ciudadanas de Euskadi, particulares y autoridades, que la guarden y hagan guardar.

Vitoria-Gasteiz, 29 de junio de 2018.–El Lehendakari, Iñigo Urkullu Renteria.

§ 117

Ley 10/2019, de 23 de diciembre, de puertos y de transporte en aguas marítimas y continentales

Comunidad Autónoma de Cataluña
«DOGC» núm. 8032, de 30 de diciembre de 2019
«BOE» núm. 12, de 14 de enero de 2020
Última modificación: 17 de marzo de 2023
Referencia: BOE-A-2020-443

EL PRESIDENTE DE LA GENERALIDAD DE CATALUÑA

Los artículos 65 y 67 del Estatuto prevén que las leyes de Cataluña son promulgadas, en nombre del Rey, por el presidente o presidenta de la Generalidad. De acuerdo con lo anterior promulgo la siguiente Ley.

Preámbulo

I

La Generalidad tiene competencia exclusiva sobre los puertos situados en territorio de Cataluña que no tengan la calificación legal de interés general, de acuerdo con lo dispuesto por el artículo 140 del Estatuto de autonomía.

Esta competencia incluye en todo caso el régimen jurídico, la planificación y gestión de todos los puertos e instalaciones portuarias; la gestión del dominio público necesario para prestar el servicio; el régimen económico de los servicios portuarios, especialmente las potestades tarifaria y tributaria, y la delimitación de la zona de servicios de los puertos y la determinación de los usos, equipamientos y actividades complementarias dentro del recinto portuario.

El Estatuto refuerza, así, la competencia exclusiva que el artículo 9.15 del Estatuto de 1979 atribuía a la Generalidad en esta materia y al amparo de la cual se aprobó la Ley 5/1998, de 17 de abril, de puertos de Cataluña, la primera manifestación normativa en esta materia, que se promulgó para el desarrollo de la competencia asumida en el Estatuto, para constituir el marco de ordenación tanto de los puertos gestionados directamente por la Administración de la Generalidad como de los construidos y explotados en régimen de concesión administrativa.

La Ley 5/1998 fue desarrollada mediante el Reglamento de policía portuaria, aprobado por el Decreto 206/2001, de 24 de julio; el Reglamento de desarrollo de la Ley 5/1998, de 17 de abril, de puertos de Cataluña, aprobado por el Decreto 258/2003, de 21 de octubre, y el Reglamento de marinas interiores de Cataluña, aprobado por el Decreto 17/2005, de 8 de febrero. Este conjunto de normas, que constituyen el corpus legislativo portuario, ha ordenado el sistema portuario de Cataluña durante los últimos años. A pesar de que, en términos generales, los resultados han sido satisfactorios, actualmente existen razones

importantes que aconsejan reformar el régimen jurídico de los puertos, a fin de optimizar este sector clave de las infraestructuras.

En primer lugar, cabe mencionar las circunstancias territoriales, económicas y sociales, derivadas de la fuerte vinculación de Cataluña con el mar, materializada en la existencia de puertos deportivos, pesqueros, comerciales, industriales y mixtos, con un notable desarrollo económico vinculado al turismo de calidad.

En todos estos ámbitos hay datos objetivos que revelan la transformación del sector portuario desde la aprobación de la Ley 5/1998, con especial incidencia en el hecho de que actualmente es preciso dar prioridad a la prestación de servicios respecto a la construcción de nuevas infraestructuras.

A modo de ejemplo, la necesidad de un tratamiento adecuado de la náutica deportiva, que sin duda es un elemento dinamizador turístico del país, se sitúa como factor estratégico en los próximos años y requiere una acción tendente a potenciar y optimizar la utilización de los espacios portuarios y su rentabilidad, con una gestión adecuada que permita contar con un número mayor de operadores y de usuarios que desarrollen actividades generadoras de valor mediante unos servicios portuarios eficientes.

El tráfico portuario pesquero también presenta signos que evidencian un proceso de cambio. Un descenso significativo de las capturas de pesca fresca descargadas en los puertos de Cataluña ha motivado un proceso integral de modernización de las lonjas pesqueras, dirigido y coordinado por la Administración portuaria de la Generalidad, para aportar valor al proceso de comercialización y fomentar una gestión profesionalizada y adecuada al interés del sector pesquero.

Respecto al tráfico portuario comercial e industrial, se constata que en los últimos años el número total de pasajeros y mercancías que ha transitado por los puertos de Cataluña ha evolucionado muy positivamente, de forma que estas infraestructuras portuarias pueden convertirse en un instrumento destacado en el desarrollo económico del país por su aportación a la economía productiva.

Este incremento generalizado de la actividad económica en los puertos catalanes ha conllevado una mayor presencia de la iniciativa privada en estas infraestructuras, lo que ha provocado una mejora en la cantidad y la calidad de los servicios y actividades ofrecidos al público y un refuerzo notable en los niveles de competencia.

Por otra parte, en este período también se han producido cambios de carácter cualitativo en los tránsitos portuarios asociados a los buques, a los pasajeros y a las mercancías. En efecto, las instalaciones portuarias de Cataluña empiezan a ser destino y base de embarcaciones de recreo de grandes esloras, de entre 20 y 60 metros, un mercado que hasta hoy era ajeno a los puertos catalanes. La presencia de este tipo de embarcaciones exige importantes obras de remodelación en las infraestructuras portuarias para satisfacer esta demanda incipiente.

Asimismo, los puertos de Cataluña son un punto de referencia en el mercado internacional de cruceros turísticos. Esta nueva modalidad de tráfico portuario reclama dotar los puertos de estaciones marítimas modernas y seguras para prestar un servicio eficiente a los pasajeros.

El transporte de mercancías también se consolida progresivamente en los puertos comerciales, lo que, sin duda, conlleva nuevas necesidades de espacio para las empresas del sector.

Esta suma de circunstancias aconseja reformar la legislación portuaria de Cataluña para dar respuesta a los nuevos retos que presenta este sector y reforzar la concepción de los puertos como operadores económicos y prestadores de servicios.

La reforma y actualización del corpus legislativo catalán en materia portuaria se inscribe también en un contexto de cambio que la hace necesaria e inaplazable.

Es el caso, por ejemplo, de la regulación de las tarifas por servicios portuarios. Como consecuencia de la doctrina del Tribunal Constitucional sobre el concepto de prestación patrimonial de carácter público y sus relaciones con el principio de reserva de ley, se promulgó el texto articulado de las tasas aplicables, aprobado por el Decreto legislativo 2/2010, de 3 de agosto, que regula dichas prestaciones de acuerdo con los conceptos y principios rectores del derecho tributario, cuyo contenido se incorpora a modo de codificación, y prácticamente de forma íntegra, a la presente ley.

En este mismo sentido, otras reformas normativas, que afectan a materias tan vinculadas con la ordenación de los puertos como las relativas al patrimonio de las administraciones públicas, la contratación pública, la protección del medio ambiente y la seguridad de los puertos, en especial las promulgadas en el ámbito europeo, han superado el marco establecido por la Ley 5/1998.

II

En el ámbito portuario, la promulgación de la presente ley debe permitir actualizar los principios de la política portuaria de la Generalidad para adecuarlos a la realidad presente y proyectarlos a la futura, de forma que quede garantizada una adecuada ordenación de la materia.

En este respecto, los objetivos de la ordenación portuaria en Cataluña son varios. En primer lugar, y con carácter general, la articulación de un sistema portuario adaptado a las nuevas realidades socioeconómicas, de forma que las infraestructuras portuarias se pongan al servicio de la promoción económica, industrial, turística y social del país.

En segundo término, el objetivo de fijar un régimen jurídico contractual adecuado para el fomento de las inversiones en las infraestructuras y los servicios portuarios sin perder de vista la necesidad de simplificar, desde el punto de vista administrativo, la relación entre los operadores del sector y la Administración portuaria.

En esta misma línea de actuación, es un objetivo de la Ley establecer medidas que impulsen la promoción de las actividades náuticas, de recreo y deportivas.

Y como último objetivo, igualmente importante, la Ley aspira a garantizar la sostenibilidad ambiental de las infraestructuras portuarias y de las actividades que se desarrollan en las mismas, en cumplimiento de la legislación aplicable en materia de cambio climático.

III

La presente ley, con 250 artículos, se estructura sistemáticamente en cuatro libros, divididos en títulos, capítulos y secciones: el libro primero contiene las disposiciones generales; el segundo está dedicado al sistema portuario; el tercero regula el transporte en aguas marítimas y continentales, y el cuarto recoge el régimen de policía y sancionador.

La parte final contiene trece disposiciones adicionales, ocho disposiciones transitorias, una disposición derogatoria y dos disposiciones finales.

IV

El libro primero, relativo a las disposiciones generales, contiene uno de los elementos más novedosos de la Ley. Se trata del concepto de sistema portuario, configurado por todas las infraestructuras portuarias situadas en el territorio de Cataluña y los servicios y actividades que regula la Ley como prestaciones que se ofrecen al público para satisfacer las operaciones y necesidades marítimas y portuarias.

Esta categorización, en términos de sistema, al margen de ayudar a definir con precisión el ámbito de aplicación de la Ley, en cuanto al aspecto portuario, dota las infraestructuras y los servicios portuarios de un elemento cohesionador y al mismo tiempo vertebrador de las políticas que se proyectan sobre este sistema portuario.

El ámbito de aplicación de la Ley se completa con la referencia a los servicios de transporte en aguas marítimas y continentales prestados a título oneroso a través de embarcaciones dotadas de medios mecánicos de propulsión que transcurran íntegramente por Cataluña.

Otro de los elementos destacables del libro primero es la enumeración de los objetivos que deben satisfacer las políticas que se apliquen en Cataluña en materia de puertos y transporte de pasajeros en aguas marítimas y continentales, en los términos expresados en el presente preámbulo.

Finalmente, cabe mencionar otro de los aspectos que la Ley aporta como novedad: se trata del hecho de que los puertos deportivos se identifican por categorías, de acuerdo con el nivel y la calidad de sus instalaciones y de los servicios que ofrecen.

Se trata, en suma, de aplicar a los puertos deportivos un sistema de clasificación análogo al de los establecimientos hoteleros. Esta cuestión, meramente enunciada en la Ley y pendiente de su desarrollo por reglamento, debe ser un elemento dinamizador de los puertos deportivos, en términos de calidad y servicios a los usuarios, y debe incentivar la competencia entre instalaciones de estas características.

V

El libro segundo constituye el núcleo central de la Ley, por su extensión y, muy especialmente, por el hecho de que configura los distintos aspectos del sistema portuario. De acuerdo con los cinco títulos en los que se estructura, trata de la planificación, ordenación y construcción; de la organización administrativa portuaria de la Generalidad; del régimen demanial y contractual; de los servicios en el sistema portuario, y, finalmente, del régimen económico y financiero del sistema portuario.

Como se ha señalado anteriormente, una vez consolidado un sistema portuario con un número suficiente de infraestructuras, la Ley debe centrar su atención no tanto en la eventual construcción de nuevas instalaciones sino, fundamentalmente, en la planificación, ordenación y gestión de las ya existentes.

En cuanto a la planificación, la Ley consolida la figura del plan de puertos como el instrumento a través del cual se determinan las grandes líneas de planificación y ordenación de las infraestructuras y los servicios del sistema portuario, en el marco de las directrices que establece el planeamiento territorial general.

Por otra parte, en cuanto a los aspectos urbanísticos, el planteamiento es novedoso, ya que la Ley crea la figura del plan director urbanístico portuario. Mediante este plan director se ordena la zona de servicio de un puerto y tiene una doble naturaleza: urbanística pero también de plan portuario.

La organización administrativa portuaria de la Generalidad se regula en el título segundo de este libro, que dispone que las competencias en materia de puertos se ejercen mediante el departamento competente en materia de puertos y transportes y la entidad de derecho público Puertos de la Generalidad, ambos con consideración de Administración portuaria.

Este es otro de los elementos destacables de la Ley, puesto que define una nueva organización administrativa portuaria. Esta nueva organización debe hacer posible la implantación de un modelo único de gestión portuaria, a cargo de Puertos de la Generalidad, sin perjuicio de las especificidades propias que deben preverse en función de la distinta tipología portuaria y de gestión.

Asimismo, se crea el Consejo de Puertos, como órgano de consulta y asesoramiento en materia portuaria adscrito al departamento competente en materia de puertos, que está llamado a ser el ente que garantice un grado de relación permanente entre el sector y la Administración portuaria.

El título tercero, dedicado al régimen demanial y contractual, agrupa, por una parte, los preceptos que constituyen el marco jurídico del dominio público portuario y, por otra, los contratos administrativos para la construcción de obras portuarias y la concesión de servicios de las infraestructuras portuarias.

Hay que tener en cuenta que el dominio público portuario se configura en base a dos premisas: la titularidad pública de los bienes y su afectación al desarrollo de las operaciones portuarias, con una gestión que debe basarse en principios de eficiencia y rentabilidad, sin olvidar que deben preservarse su integridad y sus características naturales, como dominio inscrito en el ámbito del dominio público marítimo-terrestre, es decir, en un patrimonio público natural de alto valor ambiental.

La Ley configura este dominio público de forma que, una vez definidos los bienes que lo integran, se centra en la gestión de dicho dominio público, en virtud de los títulos demaniales propios de este ámbito de actuación, como son especialmente la concesión demanial y la autorización, siempre basándose en criterios de utilización rentable y eficiente.

En la línea de la necesaria simplificación de trámites, se incorpora un sistema de licencias, comunicaciones y declaraciones responsables para ejercer actividades económicas en las infraestructuras portuarias bajo la premisa del ejercicio libre y en régimen de competencia real y efectiva por cualquier persona física o jurídica que cumpla los requisitos establecidos.

El capítulo cuarto del título tercero del libro segundo contiene las determinaciones de la Ley en materia de contratos administrativos para la construcción de obras públicas portuarias o la concesión de servicios de las infraestructuras portuarias.

El punto de partida es la consideración de las actividades reguladas como operaciones de obra pública o de servicio público, en los términos establecidos por la Ley, con la remisión necesaria a las normas de contratación del sector público.

En cuanto a las especialidades establecidas por la Ley, estas responden al objetivo de fijar las bases de un sistema concesional más flexible que incentive las inversiones. Uno de los objetivos estratégicos de la presente ley es configurar un régimen concesional para los puertos deportivos y las dársenas deportivas que, siempre en el marco de la normativa sobre contratos del sector público, aporte soluciones a las problemáticas que puedan generar las distintas coyunturas.

En el caso de los plazos concesionales, por ejemplo, se prevé, tanto en este ámbito contractual como en el demanial, su adecuación no solamente para los casos en los que esté prevista en el título concesional, sino, especialmente, cuando la empresa gestora aborda inversiones relevantes, y siempre para garantizar la viabilidad de la instalación.

También merecen especial mención los aspectos ambientales. Por un lado, la referencia al cambio climático. En concreto, al hecho de que la Administración portuaria, de acuerdo con lo que determine la normativa en esta materia, pueda requerir a las entidades gestoras de las infraestructuras portuarias la elaboración de estudios técnicos sobre la modificación del clima marítimo y su efecto sobre las infraestructuras, los servicios y las operaciones portuarias, y pueda adoptar las medidas adecuadas en cada caso.

Y, por otro lado, el tratamiento en el ámbito de este dominio público portuario de aspectos como los dragados, los vertidos o la gestión de los desechos y otros elementos contaminantes.

El título cuarto se ocupa de los servicios en el sistema portuario, de forma que reclasifica los servicios portuarios en generales y específicos, y conceptúa como generales las operaciones portuarias a las que la Ley atribuye este carácter y cuya titularidad se reserva la Administración portuaria.

En este sentido, la Ley también innova, en la medida en que dota de un adecuado marco jurídico a estas operaciones portuarias, configuradas como las que existen de forma permanente en todas las instalaciones portuarias, que son prestadas directamente por la Administración portuaria o por la persona que explota la instalación portuaria, con independencia de que sean solicitadas o no por los usuarios, y que se financian directamente a cargo del presupuesto de Puertos de la Generalidad o a través de las cuotas de mantenimiento en los casos de gestión indirecta.

Los servicios portuarios específicos se caracterizan por el hecho de que deben estar presentes en todas las instalaciones portuarias, y porque en las instalaciones portuarias gestionadas por la Administración portuaria son prestados por personas físicas o jurídicas o por entidades sin personalidad jurídica distintas de las encargadas de la explotación portuaria, sin perjuicio de que en circunstancias excepcionales la Administración portuaria pueda asumir su prestación efectiva. En cualquier caso, quien presta el servicio es retribuido directamente por el destinatario, ya que estos servicios se prestan previa petición de los usuarios.

Cabe destacar, en este sentido, la detallada regulación de servicios, como los del practicaje, el amarre y desamarre de embarcaciones, el remolque portuario, la recepción de desechos generados por buques y embarcaciones y de residuos de carga, y la carga, la estiba, la descarga, la desestiba y el transbordo de mercancías.

Por tanto, la Ley define el régimen jurídico de los servicios portuarios, sus características principales y las formas de prestación, y reconoce la libertad de acceso a cualquier persona que disponga de los requerimientos legalmente establecidos, con prohibición expresa de un régimen de exclusividad o monopolio.

Dentro de este título también se regula la cesión de cualquier tipo de elementos portuarios y el régimen específico de los puntos de amarre y en tránsito, entre otros, así como el chárter náutico.

Se trata, en suma, en un marco de activación económica, de un elemento fundamental para la promoción de la náutica deportiva, como actividad sometida a reglas de mercado, en la que hay que arbitrar medidas que faciliten una correcta gestión de la oferta.

En este respecto, cabe destacar que estos contratos se rigen por el derecho privado, en cuanto a las relaciones entre las partes contractuales, sin perjuicio de que deben sujetarse a la normativa vigente en materia portuaria.

En el caso concreto de la cesión de los puntos de amarre, es, como se ha señalado, un elemento portuario esencial cuando se trata de náutica deportiva, que se configura en términos de derecho de uso preferente. En cuanto al régimen de uso, la Ley da cobertura expresa a la estancia de las tripulaciones en la embarcación, como complemento de su actividad principal, que es la navegación, siempre que se comunique a la dirección del puerto.

Por el contrario, la Ley prohíbe expresamente el uso de artefactos para usos habitacionales, residenciales, hoteleros o para otras tipologías de usos y actividades turísticas. De esta forma se evita que se desvirtúe la finalidad para la que se pone en servicio una infraestructura portuaria.

El último capítulo del título cuarto se destina a dar cobertura a determinadas singularidades del sector pesquero, de forma que, por un lado, se garantiza que los puertos con instalaciones portuarias destinadas al sector pesquero dispongan de instalaciones para el amarre y la descarga de los productos pesqueros y de las instalaciones para la manipulación, preparación, comercialización y distribución de los productos pesqueros, y, por otro lado, se garantiza que las naves de clasificación y venta de pescado, las tradicionales lonjas, se configuren como bienes afectos al servicio portuario de titularidad pública destinadas a la primera venta de los productos de la pesca y centros de control y comercialización con las necesarias garantías.

El régimen tributario del sistema portuario establecido en el título quinto de este libro recoge en buena parte el contenido del texto articulado de las tasas aplicables, aprobado por el Decreto legislativo 2/2010, de 3 de agosto, y lo hace extensivo a todo el sistema portuario. Asimismo, se introducen en él algunas modificaciones con el fin de simplificar y mejorar su aplicación a los diferentes sectores portuarios.

Este régimen tributario se rige por criterios de equidad y de suficiencia financiera. En cuanto al primero, se adopta en la medida en que las actividades económicas que se desarrollan al amparo de la Ley, y que, de una forma u otra, son beneficiarias de un aprovechamiento privativo o especial del dominio público o de la actividad de la Administración portuaria, deben aportar una contraprestación económica adecuada al sistema. En cuanto al segundo, la suficiencia financiera de la Administración portuaria reside en el hecho de que sus ingresos deben permitirle, en régimen de autonomía económica, afrontar los gastos de explotación, conservación, depreciación y amortización, las obligaciones legalmente exigibles y el mantenimiento y la mejora de las condiciones medioambientales y de seguridad de las instalaciones y los servicios que gestiona o presta directamente, todo ello de un modo compatible con la obtención de un rendimiento razonable en la explotación que permita la financiación de los gastos e inversiones destinados a la creación, ampliación y mejora de las infraestructuras y las superestructuras portuarias.

Para posibilitarlo, la señal económica del beneficio obtenido o del coste del servicio prestado se traslada a los titulares de las actividades destinatarias mediante las tasas, los cánones y otras figuras reguladas en el título quinto por la utilización privativa o el aprovechamiento especial del dominio público portuario, así como por los servicios y actividades que lleva a cabo la Administración portuaria.

Para alcanzar el principio de suficiencia financiera de las operaciones portuarias, la Ley establece que los ingresos económicos de la Administración portuaria deben pasar a ser parte del presupuesto de ingresos de Puertos de la Generalidad, de forma que estos recursos están afectados íntegramente al cumplimiento de los objetivos y las finalidades de la empresa en régimen de autonomía financiera.

Mención especial merece la creación de la tasa por el servicio portuario de recepción obligatoria de los desechos generados por los buques, aplicable a los buques o embarcaciones que acceden por vía marítima o fluvial a una infraestructura portuaria de competencia de la Generalidad, que es consecuencia de la Directiva 2000/59/CE del

Parlamento Europeo y del Consejo, de 27 de noviembre, sobre instalaciones portuarias receptoras de desechos generados por buques y residuos de carga.

Finalmente, en cuanto a este ámbito tributario, la Ley regula también el canon por prestación de servicios portuarios y el ejercicio de actividades comerciales e industriales con usos lucrativos. Para las materias en las que la Administración portuaria actúa bajo el régimen de libre competencia y en las que las actividades no sean de solicitud o recepción obligatoria para los particulares, la Ley establece el régimen jurídico de los correspondientes precios privados.

VI

El libro tercero contiene la regulación de los servicios de transporte de pasajeros, su régimen de prestación y los requisitos de prestación mediante un sistema de comunicaciones previas.

Esta regulación, que tiene como antecedente la de la Ley 10/2000, de 7 de julio, de ordenación del transporte en aguas marítimas y fluviales, se proyecta en dos ámbitos, el del transporte en aguas marítimas y el del transporte en aguas continentales, de forma que comprende tanto los transportes con finalidades turísticas como el desplazamiento a lugares para realizar prácticas deportivas, y, en general, cualquier actividad comercial que implique el transporte de personas en embarcaciones provistas de medios mecánicos de propulsión.

Se exceptúa de su ámbito de aplicación el alquiler de embarcaciones de recreo, con patrón o sin patrón, que no tiene la consideración, a efectos de la presente ley, de transporte de personas.

Estos servicios de transporte de personas se clasifican en líneas regulares, que son las que están sujetas a itinerarios, frecuencia de escalas, precios y demás condiciones de transporte previamente establecidas y que se prestan con una periodicidad predeterminada, y las líneas no regulares u ocasionales, que son todas las que, por sus características, no puedan considerarse regulares.

En este ámbito rige el principio de libertad de prestación, de forma que cualquier persona que cumpla los requisitos establecidos por la Ley puede ejercer, en régimen de competencia real y efectiva, los servicios de transporte de personas.

La principal novedad en esta materia reside en el hecho de que, en un contexto de simplificación administrativa, se pasa de un sistema de autorización a un régimen de comunicación, para dar cumplimiento a las disposiciones de la normativa europea.

VII

El libro cuarto se ocupa del régimen de policía portuaria con el fin de garantizar el adecuado desarrollo de las operaciones portuarias y la seguridad de los espacios portuarios, de forma que se perfecciona la tipificación de las infracciones administrativas, tanto en el ámbito portuario como de transporte marítimo, de acuerdo con el principio de reserva de ley.

Por otra parte, sin perjuicio de mantener los aspectos generales en materia de inspección y vigilancia, se especifican adicionalmente las medidas de policía portuaria y el régimen de las órdenes individuales, que refuerzan la potestad portuaria en este ámbito.

La regulación se refuerza en algunos aspectos, como el abandono de buques y las medidas provisionales o cautelares, y se incorporan otras cuestiones, como el embargo y la retención judicial o administrativa, la negativa a la entrada y a la prestación de servicios y actividades y la inspección de los servicios de transporte.

VIII

La parte final de la Ley está integrada por trece disposiciones adicionales, ocho disposiciones transitorias, una disposición derogatoria y dos disposiciones finales.

Cabe destacar, en primer lugar, la disposición adicional primera, que articula un procedimiento de renovación de concesiones y contratos de concesión de servicios de las infraestructuras portuarias, con el objetivo de permitir anticipar este proceso de renovación contractual sin tener que esperar a la finalización del plazo concesional, con los problemas que eso supone a veces.

En cualquier caso, se garantiza que la decisión última queda en el ámbito de la Administración portuaria, como no podía ser de otro modo, ya que puede decidir si gestiona la infraestructura portuaria directa o indirectamente, si estima que es necesario diferir el proceso hasta una nueva licitación en el momento en que finalice la vigencia del título administrativo o si opta por iniciar el correspondiente expediente de contratación.

Por otra parte, en un contexto de promoción de las actividades que se desarrollan en el entorno portuario, la disposición adicional tercera contiene un mandato para la Administración portuaria, que, con la colaboración de las entidades representativas del sector, debe promover las acciones que sean pertinentes para el fomento de la navegación deportiva, especialmente la navegación a vela.

En una línea análoga, la disposición adicional sexta establece que la Administración portuaria debe velar por que el sistema portuario ofrezca un número razonable de amarres destinados a la náutica popular, entendiendo como tal la que se desarrolla en embarcaciones que no superan los 7 metros de eslora, y preferentemente en las embarcaciones de un bajo nivel de emisiones.

Con el fin de reforzar el marco de ejercicio de las funciones de policía administrativa de los espacios portuarios, y, dentro del mismo, el papel de las entidades concesionarias que gestionan infraestructuras y servicios portuarios en los términos que establece la Ley, la disposición adicional quinta atribuye la consideración de agentes de la autoridad a los empleados de dichas entidades, cuando sean designados para el ejercicio de funciones internas de vigilancia de la actividad.

La disposición adicional séptima tiene una importancia singular, ya que contiene el marco jurídico aplicable a las marinas interiores de Santa Margarida y Empuriabrava.

La Ley opta, a diferencia de normas anteriores, por regular estas dos realidades portuarias de forma específica, como infraestructuras portuarias singulares, situadas en una urbanización marítimo-terrestre.

En este contexto regulador se otorga un papel importante a los respectivos ayuntamientos, de forma que ejercen las funciones de conservación, mantenimiento y vigilancia del conjunto de la urbanización marítimo-terrestre, incluidos los canales o viales navegables.

LIBRO PRIMERO

Disposiciones generales

Artículo 1. *Objeto.*

El objeto de la presente ley es la regulación del sistema portuario y el transporte de pasajeros en aguas marítimas y continentales que son competencia de la Generalidad.

Artículo 2. *Ámbito de aplicación.*

La presente ley es aplicable:

a) Al sistema portuario que es competencia de la Generalidad.

b) Al transporte de pasajeros en aguas marítimas y continentales, prestado a título oneroso mediante embarcaciones dotadas de medios mecánicos de propulsión, que transcurre íntegramente por Cataluña.

Artículo 3. *Objetivos.*

Las políticas de la Generalidad en materia de puertos y de transporte en aguas marítimas y continentales deben satisfacer los siguientes objetivos:

a) Articular un sistema portuario que ponga las infraestructuras portuarias al servicio de la promoción económica, industrial, logística, náutico-deportiva, pesquera, turística y social de Cataluña.

b) Establecer la organización administrativa y de gestión que se plantee para ponerla al servicio de los operadores del sector, con especial atención a la transparencia y la

simplificación administrativa en la relación entre estos operadores y la Administración portuaria, con criterios de eficacia y eficiencia.

c) Fijar un régimen jurídico contractual adecuado para el fomento de la colaboración pública y privada que se materialice en las inversiones en las infraestructuras y los servicios portuarios.

d) Promover actividades náuticas, de recreo, deportivas, de investigación científica y culturales asociadas.

e) Integrar los puertos en su entorno territorial y vincularlos al resto de infraestructuras de movilidad.

f) Velar por la sostenibilidad ambiental de la infraestructura y de las actividades que se realizan en ella, en un contexto de cambio climático.

g) Velar por que las actividades de transporte de pasajeros en aguas marítimas y continentales se realicen de forma sostenible y segura para los usuarios.

h) Establecer un régimen tributario del sistema portuario justo y proporcionado que garantice su viabilidad y sostenibilidad desde el punto de vista económico y financiero, y la generación de recursos susceptibles de ser reinvertidos en la mejora de dicho sistema portuario.

Artículo 4. *Sistema portuario.*

El sistema portuario está configurado por las infraestructuras portuarias cuya gestión es competencia de la Generalidad y por los servicios y las actividades que regula la presente ley como prestaciones que se ofrecen al público para satisfacer las operaciones y las necesidades marítimas y portuarias.

Artículo 5. *Tipología de infraestructuras portuarias.*

1. A efectos de la presente ley, se entiende por:

a) Puerto: el conjunto de aguas abrigadas y de aguas exteriores adyacentes de aproximación y fondeo, de espacios terrestres contiguos a las mismas y de instalaciones y accesos terrestres que tienen las condiciones físicas naturales o artificiales y, si procede, de organización necesarias para realizar las operaciones propias de cada puerto y requeridas, por razón del uso particular al que se destine, por la flota mercante, pesquera o deportiva y por los usuarios. Incluye las instalaciones portuarias, entendidas como el conjunto de obras civiles de infraestructura, de edificación o de superestructura, así como el conjunto de instalaciones mecánicas y redes técnicas de servicio situadas en el puerto y destinadas a facilitar el tránsito portuario.

b) Instalación marítima menor: el conjunto de espacios, obras e instalaciones fijos o desmontables para el servicio de las embarcaciones o las personas y para la carga que, por su naturaleza menor, no puede ser considerado puerto marítimo y que ocupa espacios de dominio público marítimo-terrestre no incluidos en la zona de servicio de los puertos. Tienen tal consideración los embarcaderos, los muelles de pilotes, los varaderos y otras instalaciones análogas que no formen parte de un puerto ni estén adscritas a uno.

2. Los puertos se clasifican en:

a) Puertos marítimos o fluviales, por razón del carácter de las aguas abrigadas.

b) Puertos artificiales o naturales, por razón del origen del abrigo, según requieran la ejecución de obras de abrigo. En particular, son puertos naturales los constituidos por las aguas abrigadas por la misma disposición natural del terreno o los parcialmente abrigados que se destinan al anclaje de temporada de embarcaciones de pesca y deportivas o de recreo.

c) Puertos comerciales, industriales, pesqueros, deportivos o mixtos, por razón de su uso o destino, según se destinen, exclusiva o principalmente, a una o varias de estas actividades.

d) Puertos base o de invernada o puertos de temporada, por razón del nivel de abrigo y de servicios que ofrecen.

Artículo 6. *Definiciones.*

A los efectos de la presente ley, se entiende por:

a) Aguas portuarias: las superficies de agua incluidas dentro de la zona de servicio de un puerto o instalación portuaria menor.

b) Arqueo bruto: el tonelaje de la embarcación, expresado en GT *(gross tonnage),* que consta en el certificado internacional expedido de acuerdo con el Convenio internacional sobre arqueo de buques de 1969. Si un buque no dispone de dicho certificado, puede recurrirse al valor que conste en el Lloyd's Register of Shipping. Si el buque presenta un certificado de su arqueo bruto medido según el procedimiento del Estado de su bandera, expresado como tonelaje de registro bruto (TRB), o si es este el que consta en el Lloyd's Register of Shipping, la Administración portuaria debe asignarle un nuevo arqueo a partir de las dimensiones básicas del buque. Esta asignación debe realizarse aplicando la siguiente fórmula: GT (Londres provisional) = 0,4 × E x M × P, donde: E = eslora máxima total en metros, M = manga máxima total en metros y P = puntal de trazado en metros. En el supuesto de construcción, el arqueo bruto es el correspondiente al buque terminado; en el caso de desguace, el arqueo bruto es la mitad del original.

c) Atraque: la operación portuaria que consiste en acercar unas embarcaciones a otras o a elementos fijos de amarre y defensa.

d) Atraque en punta: la disponibilidad de un puesto de amarre en pantalán o muelle, de modo que la embarcación queda sensiblemente perpendicular a este y fijando uno de los extremos (proa o popa) de aquella al pantalán o muelle y el otro extremo a un fondeo permanente o al ancla.

e) Calado máximo: el calado de trazado definido según la regla 4.2 del Reglamento para la determinación de los arqueos bruto y neto de los buques, que figura como anexo I del Convenio internacional sobre arqueo de buques de 1969, o, en su defecto, el que consta en el Lloyd's Register of Shipping.

f) Capitán o patrón: la persona que, estando en posesión del correspondiente título, ejerce el mando y la dirección del buque o embarcación en todos sus aspectos, así como las demás funciones públicas y privadas que le atribuya la normativa vigente.

g) Carga de mercancías: la operación portuaria de intercambio del modo terrestre al marítimo que consiste en la entrada de mercancías a la zona de servicio por vía terrestre y la salida de estas o de sus productos derivados por vía marítima.

h) Consignatario del buque: la persona física o jurídica que actúa en nombre y representación del naviero o propietario del buque.

i) Crucero: buque de personas que entra en un puerto y es despachado con este carácter por las autoridades competentes y que, además, tiene un número de pasajeros en régimen de crucero que supera el 50% del total de pasajeros.

j) Dársena: el conjunto de superficies de tierra y agua incluidas en la zona de servicio de un puerto, destinadas de forma preferente al servicio de la flota mercante, pesquera o deportiva o a las actividades turísticas o recreativas complementarias.

k) Descarga de mercancías: la operación portuaria de intercambio del modo marítimo al terrestre que consiste en la entrada de mercancías a la zona de servicio por vía marítima y la salida de estas o de sus productos derivados por vía terrestre.

l) Embarcación de recreo: el buque civil de cualquier tipo, con independencia del medio de propulsión, destinado a actividades de recreo y ocio sin ánimo de lucro o a la pesca no profesional.

m) Embarcación de base: la que tiene autorizada su estancia en la infraestructura portuaria por un período igual o superior a seis meses.

n) Embarcación transeúnte: la que, sin ser de base, tiene autorizada su estancia en la infraestructura portuaria por un período limitado e inferior a seis meses.

o) Entrada: la operación portuaria consistente en el acceso del buque a la zona de servicio por vía marítima.

p) Eslora máxima: la longitud máxima de un buque, desde la proa hasta la popa, que consta en el Lloyd's Register of Shipping, en la documentación del buque o, en su defecto, la que resulte de la medición que realice directamente la Administración portuaria. En el caso

de embarcaciones de recreo, debe tomarse la máxima distancia entre los extremos de los elementos más salientes de proa y popa de la embarcación y sus medios auxiliares.

q) Estancia: la operación portuaria consistente en el fondeo o la permanencia del buque en las aguas portuarias.

r) Instalación desmontable: la que requiere, como máximo, obras puntuales de cimentación, que en todo caso no sobresalgan del terreno; está constituida por elementos de serie prefabricados, módulos, paneles o similares, sin elaboración de materiales en obra ni utilización de soldaduras; se monta y desmonta mediante procesos secuenciales; permite proceder a su levantamiento sin derribo, y está compuesta por un conjunto de elementos que resulta fácilmente transportable.

s) Instalación portuaria receptora de desechos: la instalación fija, flotante o móvil capaz de recibir desechos generados por buques y residuos de carga.

t) Lugar de fondeo de anclaje con amarre a muerto: la disponibilidad de un amarre sujeto a un punto fijo del fondo que permita fijar la proa o la popa del buque, de modo que este quede a la gira.

u) Lonja: la instalación destinada a la exposición y primera venta de los productos pesqueros frescos, situada en la zona de servicio y autorizada por los órganos competentes en materia de ordenación del sector pesquero.

v) Manga máxima: la anchura máxima del buque, excluidos sus miembros, medida en la línea de máxima carga de compartimentado o por debajo de la misma.

w) Marina seca: el conjunto de obras e instalaciones terrestres autorizadas por la Administración portuaria para almacenar en ellas embarcaciones de recreo y, en su caso, realizar las actividades de vararlas, encallarlas, custodiarlas o repararlas.

x) Navegación exterior a la Unión Europea: la que se efectúa entre puertos o puntos situados en zonas en las que los estados miembros de la Unión Europea ejercen soberanía, derechos soberanos o jurisdicción y puertos o puntos situados fuera de estas zonas.

y) Navegación de recreo o deportiva: la navegación cuyo objeto exclusivo es el recreo, la práctica del deporte sin propósito lucrativo o la pesca no profesional, por parte de su propietario o de otras personas, a través del arrendamiento, el contrato de pasaje, la cesión o cualquier otro título, siempre que en estos casos el buque o la embarcación no sea utilizado por más de doce personas, sin contar la tripulación.

z) Navegación interior a la Unión Europea: la que se efectúa entre puertos o puntos situados en zonas en las que los estados miembros de la Unión Europea ejercen soberanía, derechos soberanos o jurisdicción.

a') Naviero: la persona física o jurídica que, utilizando buques mercantes propios o ajenos, realiza su explotación, aunque no constituya su actividad principal, bajo cualquier modalidad admitida por los usos internacionales.

b') Operaciones portuarias: el conjunto de servicios, suministros, actividades y modalidades de utilización de los bienes, equipos e instalaciones destinadas a facilitar, coordinar y controlar, en condiciones de seguridad, salubridad, eficiencia e indemnidad medioambiental, el acceso, estancia, tránsito y salida de los buques, embarcaciones, pasajeros, tripulantes, vehículos, mercancías y productos de la pesca de la zona de servicio de los puertos e instalaciones marítimas menores.

c') Pasajeros en régimen de crucero turístico: las personas en régimen de transporte, bien porque el puerto de embarque coincide con el destino final de su viaje o bien porque están en tránsito en un puerto, que debe estar amparado por un mismo contrato de transporte.

d') Pasajeros en régimen de transporte: las personas que viajan a bordo de un buque, incluidos los conductores de vehículos, y que no tienen la condición de tripulantes.

e') Propietario del buque: la persona titular dominical o la persona titular del derecho a disfrutar y disponer del buque.

f') Transbordo de mercancías: la operación portuaria que consiste en el traslado de las mercancías de un buque a otro sin detenerse en los muelles, y con la presencia simultánea de ambos buques durante las operaciones.

g') Tránsito marítimo: la operación portuaria que consiste en la transferencia de mercancías o elementos de transporte en el modo marítimo, en la que estas son

descargadas de un buque al muelle y, posteriormente, vuelven a ser cargadas a otro buque, o al mismo buque en distinta escala, sin salir de la zona de servicio del puerto.

h') Tránsito terrestre: la operación portuaria que consiste en la transferencia de mercancías o elementos de transporte en el modo terrestre, en la que la entrada y la salida de la zona de servicio del puerto se realizan por vía terrestre.

i') Transporte marítimo de corta distancia: el movimiento de mercancías y personas por mar entre puertos situados en territorio de la Unión Europea o entre estos puertos y los situados en países no europeos con una línea de costa en los mares ribereños que rodean Europa.

j') Urbanización marítimo-terrestre: la integrada por una marina interior y los terrenos de la urbanización, que deben constituir un sector de planeamiento urbanístico vinculado a la marina, de uso preferentemente residencial.

k') Buque: cualquier embarcación, plataforma o artefacto flotante, con o sin desplazamiento, apto para la navegación.

l') Buque pesquero: el buque civil de cualquier tipo utilizado comercialmente para la captura de peces u otros recursos vivos del mar.

m') Buque turístico local: el buque que realiza excursiones con finalidad turística, con o sin escalas, a una distancia máxima de cincuenta millas desde el puerto base.

Artículo 7. *Elementos y características técnicas de las infraestructuras portuarias.*

1. Las características técnicas, los elementos, los servicios, las actividades y otros requisitos que, con carácter mínimo, han de tener las infraestructuras portuarias deben determinarse por reglamento, teniendo en cuenta su naturaleza o destino.

2. Los puertos base o de invernada deben garantizar durante todo el año las condiciones que se determinen como mínimas.

Artículo 8. *Categorías de puertos deportivos.*

Los puertos deportivos se identifican por categorías, de acuerdo con el nivel y la calidad de sus instalaciones y de los servicios que ofrecen, en los términos que se determinen por reglamento.

LIBRO SEGUNDO

Sistema portuario

TÍTULO I

Planificación, ordenación y construcción

CAPÍTULO I

Plan de puertos

Artículo 9. *Objeto y naturaleza.*

1. El plan de puertos es el instrumento a través del cual se determinan las grandes líneas de planificación y ordenación de las infraestructuras y los servicios del sistema portuario que es competencia de la Generalidad, en el marco de las directrices establecidas por el planeamiento territorial general.

2. El plan de puertos tiene carácter de plan territorial sectorial, de acuerdo con la Ley 23/1983, de 21 de noviembre, de política territorial, y debe tramitarse y aprobarse de acuerdo con lo dispuesto por la presente norma.

Artículo 10. *Contenido.*

1. El plan de puertos debe tener, como mínimo, los siguientes contenidos:

a) La determinación de los objetivos y las bases del plan.

b) La prognosis estratégica de la actividad futura, basada en un estudio de la demanda y de las previsiones de evolución de los distintos sectores de actividad.

c) La determinación, en el período de vigencia del plan, de las directrices y de las actuaciones que es necesario llevar a cabo de acuerdo con los objetivos del artículo 3.

d) La determinación de los medios económicos, financieros y organizativos necesarios para el desarrollo y la ejecución del plan.

e) La definición de los indicadores de seguimiento del plan y los criterios para su revisión.

f) El establecimiento de los criterios para la sostenibilidad ambiental, económica y social del sistema portuario de Cataluña, que incorpore una evaluación sobre el número de instalaciones portuarias existentes y sus eventuales ampliaciones, así como las limitaciones al establecimiento de nuevos puertos.

g) La definición de las actividades de servicio público de acuerdo con la presente ley.

2. El Gobierno debe concretar por reglamento el contenido del plan de puertos.

CAPÍTULO II

Ordenación sectorial y urbanística de la zona de servicio portuaria

Artículo 11. *Zona de servicio portuaria.*

1. Los puertos y las instalaciones marítimas menores deben disponer de una zona de servicio formada por las superficies de tierra y agua necesarias para el desarrollo de las operaciones portuarias, los espacios de reserva que garanticen la posibilidad de desarrollo de la actividad portuaria y los que puedan destinarse a usos portuarios complementarios. Las superficies de agua incluidas dentro de la zona de servicio son las aguas portuarias interiores protegidas o delimitadas por instrumentos de señalización, las exteriores inmediatamente adyacentes a las obras de abrigo y de bocana y las que son necesarias para realizar las operaciones de aproximación al puerto y de fondeo, en los términos que se establezcan por reglamento.

2. Los usos admisibles en la zona de servicio portuaria pueden ser básicos y complementarios:

a) Son usos portuarios básicos los relacionados con el desarrollo de las operaciones portuarias y la red básica de distribución de servicios y viaria. Los usos portuarios básicos, en función de la vinculación al destino propio de cada puerto, se clasifican en comerciales, náutico-deportivos, pesqueros, industriales y logísticos.

b) Son usos portuarios complementarios los usos que el planeamiento urbanístico considera compatibles con las operaciones y actividades portuarias que contribuyen a la sostenibilidad y al equilibrio económico y social del puerto. Tienen, en todo caso, tal consideración los usos destinados a integrar el sistema portuario con su entorno urbano, como los turísticos, de estancia de la tripulación, de restauración, comerciales, deportivos, de servicios, culturales, recreativos, feriales y de exposiciones.

3. Dentro de la zona de servicio portuaria, las zonas correspondientes a viales de acceso al puerto, viales interiores de libre acceso y cualquier zona donde no exista restricción para el acceso peatonal, así como las obras de defensa no utilizables, tienen la consideración de zonas de aprovechamiento público y gratuito. Estas zonas no están sujetas al impuesto de bienes inmuebles, de conformidad con la normativa reguladora de las finanzas locales.

Artículo 12. *Ordenación portuaria dentro de la zona de servicio.*

1. Corresponde a la Administración portuaria, en el ejercicio de sus potestades de administración y policía del espacio portuario, distribuir los siguientes ámbitos:

a) Los servicios, las actividades y las instalaciones sobre la superficie de agua.

b) Los servicios, las actividades y las instalaciones sobre la superficie de tierra que carezcan de componente edificatorio.

c) Las obras de infraestructura que no impliquen su modificación sustancial.

2. La distribución de los ámbitos portuarios a la que se refiere el apartado 1 debe reflejarse documentalmente de acuerdo con lo que se establezca por reglamento.

3. Deben establecerse por reglamento las condiciones de dimensionado y demás parámetros de la dotación de aparcamientos de acuerdo con la ordenación urbanística de la zona de servicio. Este dimensionado debe tener en cuenta la movilidad generada y su contribución a la sostenibilidad económica de la explotación portuaria.

4. La superficie máxima permitida para los usos previstos en la zona de servicio deben determinarse por reglamento.

Artículo 13. *Coordinación con el planeamiento urbanístico.*

1. Los instrumentos de planeamiento urbanístico general y derivado aprobados inicialmente que afecten a la zona litoral de Cataluña deben someterse a informe de la Administración portuaria en cuanto a las materias en las que tiene competencia, sin perjuicio de los demás informes exigibles.

2. El régimen jurídico aplicable a los informes a los que se refiere el apartado 1 es el que regula la legislación urbanística para las administraciones sectoriales que deben informar sobre los instrumentos de planeamiento.

Artículo 14. *Plan director urbanístico portuario.*

1. La ordenación urbanística de la zona de servicio se realiza mediante la figura del plan director urbanístico portuario.

2. Los planes directores urbanísticos portuarios deben:

a) Delimitar con precisión la zona de servicio, que puede tener carácter discontinuo.

b) Calificar la zona de servicio portuaria como sistema general portuario.

c) Establecer las determinaciones básicas relativas a la accesibilidad exterior e interior, y a la edificabilidad y la volumetría y sus usos, coherentemente con el modelo territorial y la estructura general y orgánica del municipio.

3. El plan director urbanístico portuario tiene naturaleza urbanística y también de plan portuario. En aquello que no regula de forma expresa la presente ley, le son de aplicación el régimen jurídico y las determinaciones de los planes directores urbanísticos, de conformidad con la normativa aplicable en materia de urbanismo.

4. El plan director urbanístico portuario se formula, se tramita y se aprueba de acuerdo con lo establecido por la legislación urbanística. En la tramitación del plan, este debe someterse al informe de la Administración general del Estado, en los términos establecidos por la legislación en materia de costas, y al trámite de evaluación ambiental propio de los planes directores urbanísticos, de acuerdo con lo establecido por la legislación sectorial aplicable.

5. Los planes directores urbanísticos portuarios deben contener, además de la documentación establecida por la legislación urbanística, los siguientes documentos:

a) Los estudios técnicos justificativos, si procede.

b) La memoria económica y social, que debe incluir un apartado sobre el impacto de género de las actuaciones.

c) El documento en el que se determine la ordenación detallada del suelo, con especial mención a los usos admisibles en la zona de servicio con el nivel de detalle propio de un plan urbanístico derivado, así como la concreción de las características de las obras de urbanización.

d) El documento en el que consten las comunicaciones terrestres necesarias para asegurar el acceso adecuado a la infraestructura y la conectividad con el resto del territorio.

e) El estudio de evaluación de la movilidad generada, de acuerdo con su normativa reguladora.

f) El informe de sostenibilidad ambiental, que debe tener en cuenta la evaluación ambiental del plan de puertos.

g) Los demás documentos que se determinen por reglamento.

6. La aprobación de un plan director urbanístico portuario conlleva la declaración de utilidad pública, a efectos de la expropiación de los bienes y derechos de titularidad privada

situados dentro de la zona de servicio, siempre que este plan director establezca el sistema de actuación por expropiación.

7. La Generalidad, aparte de los planes directores urbanísticos de cada uno de los puertos, puede promover planes directores urbanísticos para delimitar y ordenar aspectos concretos en un conjunto de puertos determinado.

Artículo 15. *Obras en la zona de servicio portuaria.*

1. Las obras vinculadas a los usos portuarios básicos que realicen la Administración portuaria y los particulares en la zona de servicio no están sometidas a licencia o a cualquier otro acto de control preventivo municipal y solo pueden ser suspendidas por los tribunales competentes. Las obras ordinarias y las actividades vinculadas a los usos portuarios complementarios están sometidas a control municipal.

2. Las demás obras que se realicen en la zona de servicio están sometidas a control municipal.

TÍTULO II

Organización administrativa portuaria de la Generalidad

CAPÍTULO I

Organización

Artículo 16. *Estructura administrativa.*

1. Las competencias en materia de puertos que corresponden a la Generalidad son ejercidas por el Gobierno, a través del departamento competente en materia de puertos y de la entidad Puertos de la Generalidad, de acuerdo con lo que establecen la presente ley y las normas reglamentarias que la desarrollen.

2. A efectos de la presente ley, son Administración portuaria el departamento competente en materia de puertos y la entidad Puertos de la Generalidad.

Artículo 17. *Órganos competentes.*

1. Corresponde al Gobierno definir la política portuaria mediante el establecimiento de los principios y objetivos del sistema portuario.

2. Corresponden al departamento competente en materia de puertos las siguientes funciones:

a) Impulsar y desarrollar la política portuaria del Gobierno.

b) Dirigir y coordinar el sistema portuario.

c) Elaborar y aprobar la planificación estratégica de las infraestructuras portuarias.

d) Llevar a cabo la ordenación general de las infraestructuras portuarias y elaborar la normativa necesaria para desplegarlas correctamente.

e) Participar, con los trámites previos establecidos por la normativa aplicable, con los organismos de alcance supraautonómico que cumplen funciones relacionadas con las infraestructuras portuarias de titularidad estatal situadas en Cataluña.

f) Aprobar definitivamente los proyectos y otorgar los contratos que conlleven la construcción de nuevas infraestructuras portuarias y de los proyectos de ampliación que conlleven la adscripción de nuevas superficies de dominio público marítimo-terrestre.

g) Aprobar la forma concreta de gestión de cada una de las infraestructuras portuarias de la Generalidad.

h) Llevar a cabo la inspección de las infraestructuras portuarias.

i) Promocionar las infraestructuras y los servicios portuarios y realizar estudios e investigaciones en materias relacionadas con la actividad portuaria.

3. Corresponden a Puertos de la Generalidad las siguientes funciones:

a) Dirigir y administrar las infraestructuras portuarias que gestione directa o indirectamente, y la respectiva zona de servicio, incluidas las funciones administrativas relativas, entre otros, al otorgamiento de las concesiones y las autorizaciones oportunas y a la defensa del dominio público portuario.

b) Contratar las obras de construcción y conservación de las infraestructuras portuarias cuya gestión directa tiene encomendada.

c) Gestionar y percibir las tasas, los cánones y los precios públicos y privados en los términos que establece la presente ley.

d) Ordenar los usos dentro de las zonas portuarias y formular los instrumentos de planeamiento portuario establecidos por la presente ley que, de acuerdo con la planificación urbanística, prevean su desarrollo.

e) Facilitar a las empresas dedicadas al transporte de pasajeros en aguas marítimas y continentales el desarrollo de sus operaciones comerciales poniendo a su disposición los bienes, elementos y equipos existentes en las infraestructuras portuarias.

f) Ejercer, de acuerdo con la normativa aplicable, las funciones de policía y de coordinación de los servicios portuarios y de las actividades económicas en las infraestructuras portuarias.

g) Garantizar la prestación de los servicios portuarios específicos y desarrollar actividades económicas, en régimen de libre competencia, para satisfacer las necesidades de los usuarios de las infraestructuras portuarias.

h) Formular los planes de autoprotección de los puertos, conjuntamente con los municipios y de conformidad con la normativa sectorial aplicable.

i) Gestionar la señalización portuaria y otorgar las concesiones para la retirada de desechos de acuerdo con el Convenio internacional para prevenir la contaminación causada por buques, de 2 de noviembre de 1973, modificado por el Protocolo de Londres de 17 de febrero de 1978 (MARPOL 73/78).

j) Participar en el fomento del uso de las infraestructuras portuarias situadas en territorio de Cataluña, incidiendo directamente en las actividades económicas que puedan generar sinergias.

k) Garantizar la protección ambiental del dominio público portuario.

l) Realizar estudios e investigaciones en materias relacionadas con la actividad portuaria.

m) Cualquier otra función necesaria para facilitar el tráfico marítimo portuario y conseguir la rentabilidad y productividad de la explotación del dominio público portuario.

n) Cualquier otro cometido que le sea encargado por el departamento competente en materia de puertos.

CAPÍTULO II

Puertos de la Generalidad

Sección primera. Naturaleza jurídica

Artículo 18. *Naturaleza jurídica.*

1. Puertos de la Generalidad es una entidad de derecho público, de acuerdo con el artículo 1.b.1 del texto refundido de la Ley 4/1985, de 29 de marzo, del Estatuto de la empresa pública catalana, aprobado por el Decreto legislativo 2/2002, de 24 de diciembre, que tiene por finalidad gestionar las infraestructuras portuarias que son competencia de la Generalidad, en los términos establecidos por la presente ley y las normas que la desarrollan.

2. Puertos de la Generalidad está adscrita al departamento competente en materia de puertos y se rige por la legislación específica en materia de puertos y por sus estatutos; por las normas del derecho civil, mercantil y laboral; por la normativa reguladora de las empresas públicas de la Generalidad, y, en aquello que le sea de aplicación, por la normativa reguladora de las finanzas públicas y de patrimonio de la Generalidad.

3. Puertos de la Generalidad dispone de personalidad jurídica y patrimonio propios, autonomía administrativa y económica y plena capacidad de obrar para el cumplimiento de las funciones establecidas por el artículo 17.3. Como regla general, somete sus actividades

al derecho privado, salvo en el ejercicio de las funciones de poder público que el ordenamiento le atribuye, como, entre otras, las relativas al régimen de contratación pública, la potestad sancionadora y sus relaciones con los departamentos de la Generalidad y con otras administraciones y entes públicos.

4. Puertos de la Generalidad puede adquirir, de acuerdo con las normas por las que se rige, incluso como beneficiario de expropiación forzosa, poseer, reivindicar, permutar, gravar o enajenar toda clase de bienes y derechos, concertar créditos, suscribir contratos, establecer y explotar obras y servicios, obligarse, interponer recursos, ejercer acciones judiciales y ejecutar las actividades reguladas por las leyes.

Sección segunda. Organización

Artículo 19. *Órganos.*

1. Los órganos de gobierno de Puertos de la Generalidad son la presidencia y el Comité Ejecutivo.

2. El órgano de gestión de Puertos de la Generalidad es la Dirección General.

Artículo 20. *Presidencia.*

1. El presidente y el vicepresidente de Puertos de la Generalidad son nombrados por el Gobierno, a propuesta del consejero competente en materia de puertos.

2. El vicepresidente del Comité Ejecutivo de Puertos de la Generalidad sustituye al presidente en caso de vacante, ausencia o enfermedad y ejerce las funciones que le encarga o delega el presidente.

3. El presidente de Puertos de la Generalidad es asimismo presidente del Comité Ejecutivo, y le corresponden las siguientes funciones:

a) Ejercer la representación de Puertos de la Generalidad y del Comité Ejecutivo.

b) Convocar las reuniones del Comité Ejecutivo, con la fijación del lugar, la fecha, la hora y el orden del día.

c) Presidir y dirigir las sesiones del Comité Ejecutivo y dirimir los empates con su voto de calidad.

d) Autorizar con su firma el acta de sesiones y de certificaciones.

e) Actuar como órgano de contratación de Puertos de la Generalidad y ejercer las funciones que le son propias.

f) Suscribir convenios y acordar el ejercicio de las acciones y los recursos que corresponden a la entidad en defensa de sus intereses ante las administraciones públicas y los tribunales de justicia.

g) Las demás funciones que pueda delegarle el Comité Ejecutivo.

h) Cualquier otra función que no sea asignada por la presente ley a los demás órganos de la entidad.

4. El presidente de Puertos de la Generalidad puede delegar sus funciones en el vicepresidente o en el director general.

Artículo 21. *Comité Ejecutivo.*

1. El Comité Ejecutivo es el órgano rector colegiado de Puertos de la Generalidad, y está constituido por los siguientes miembros:

a) El presidente.

b) El vicepresidente.

c) El director general, con voz y sin voto.

d) Un número de vocales que debe determinar el Gobierno, entre los cuales debe haber necesariamente personas en representación de la Administración de la Generalidad, de las administraciones locales y de las entidades cuya actividad esté relacionada con las competencias de Puertos de la Generalidad.

2. Las personas que representan a las administraciones locales deben ser como mínimo dos, en representación de los municipios en cuyo término municipal se halle un puerto gestionado por Puertos de la Generalidad.

3. La composición del Comité Ejecutivo debe responder a criterios de representación equilibrada de mujeres y hombres con relación a las personas que no sean miembros del mismo por razón del cargo.

4. A las reuniones del Comité Ejecutivo asiste un secretario, con voz y sin voto, designado por el presidente.

5. Si el orden del día de la sesión incluye la consideración específica de una cuestión que pueda afectar a un colectivo determinado, deben consultarse las entidades más representativas de dicho colectivo.

6. Corresponde al Comité Ejecutivo:

a) Fijar las directrices generales de actuación de la entidad, de conformidad con los objetivos generales de política portuaria del Gobierno de la Generalidad.

b) Aprobar el anteproyecto de programa de actuación, de inversiones y de financiación de Puertos de la Generalidad correspondiente al siguiente ejercicio.

c) Aprobar el anteproyecto de presupuesto de explotación y de capital de la entidad, el balance anual y la memoria de Puertos de la Generalidad.

d) Proponer al presidente la licitación de los contratos.

e) Autorizar la inscripción en el censo de Puertos de la Generalidad de las empresas consignatarias, de las empresas de estiba y de las comercializadoras de pescado, teniendo en cuenta el censo actual.

f) Aprobar la plantilla y el régimen retributivo del personal.

g) Acordar la constitución de consorcios, previa autorización del Gobierno de la Generalidad.

h) Otorgar los títulos habilitantes correspondientes para la ocupación de superficie de dominio público en las zonas de servicio portuarias y para el derecho de utilización de las instalaciones, y proceder a la modificación, el rescate, la reversión y la caducidad o la extinción de estos títulos, de acuerdo con los pliegos de condiciones generales aprobados por el departamento competente en materia de puertos.

i) Aprobar provisionalmente, de acuerdo con la normativa urbanística aplicable, los proyectos de obras que ejecute Puertos de la Generalidad.

j) Adoptar acuerdos en materia de tributos portuarios y precios privados.

k) Proponer al departamento competente en materia de puertos la aprobación de nuevas normas relativas a los servicios portuarios.

l) Emitir un informe sobre las normas generales relativas a los servicios portuarios.

m) Formular y proponer al órgano competente, previo informe municipal, la aprobación del plan director urbanístico portuario.

n) Ejercer la potestad de policía que sea necesaria para el cumplimiento de sus fines y controlar, en la operativa portuaria que es competencia de la Generalidad, el cumplimiento de los reglamentos de mercancías peligrosas, los de seguridad e higiene y los de los sistemas de seguridad y contra incendios, sin perjuicio de las competencias que correspondan a otros departamentos de la Generalidad.

7. El Comité Ejecutivo puede delegar en el director general y en el presidente las funciones que tiene atribuidas, salvo aquellas que por ley sean indelegables.

8. El Comité Ejecutivo se reúne en sesiones ordinarias con una periodicidad trimestral. También puede reunirse en sesiones extraordinarias siempre que lo acuerde el presidente o a petición de, por lo menos, una tercera parte de sus miembros.

Artículo 22. *Dirección General.*

1. La Dirección General lleva a cabo la gestión ordinaria de Puertos de la Generalidad, bajo la dirección de la presidencia y del Comité Ejecutivo.

2. El director general es nombrado por el consejero competente en materia de puertos, a propuesta de la presidencia de Puertos de la Generalidad.

3. Corresponde al director general el ejercicio de las siguientes funciones:

a) Gestionar y dirigir Puertos de la Generalidad en los aspectos administrativos y técnicos.

b) Dirigir los recursos humanos y organizar el funcionamiento interno de Puertos de la Generalidad y ejecutar los acuerdos del Comité Ejecutivo en esta materia.

c) Gestionar los recursos económicos y ordenar los gastos y los pagos, dentro de los límites establecidos por el Comité Ejecutivo.

d) Proponer al Comité Ejecutivo la aprobación de la plantilla y el régimen retributivo del personal.

e) Aprobar en los aspectos técnicos los proyectos de obras.

f) Proponer al presidente, a petición del Comité Ejecutivo, la formalización de contratos y de convenios.

g) Elaborar y presentar al Comité Ejecutivo el anteproyecto de presupuesto de explotación y de capital, las cuentas y la memoria anual de Puertos de la Generalidad.

h) Elaborar y presentar al Comité Ejecutivo el anteproyecto de programa de actuación, inversión y financiación.

i) Elaborar y proponer al Comité Ejecutivo las normas generales de los servicios portuarios.

j) Proponer al Comité Ejecutivo la constitución de consorcios.

k) Impulsar los expedientes sancionadores que en el ámbito de Puertos de la Generalidad puedan tramitarse y elevar la correspondiente propuesta de resolución a los órganos competentes para imponer sanciones.

l) Ejercer las facultades que le sean delegadas por el Comité Ejecutivo y por la presidencia.

Sección tercera. Régimen económico

Artículo 23. *Recursos.*

1. Los recursos económicos de Puertos de la Generalidad están constituidos por:

a) Los productos y rentas de su patrimonio, así como los recursos procedentes de la enajenación de sus activos.

b) Los tributos portuarios.

c) Los ingresos que tengan el carácter de recursos de derecho privado obtenidos en el ejercicio de sus funciones.

d) Las ayudas y subvenciones de cualquier procedencia.

e) Los recursos procedentes de los créditos, préstamos y otras operaciones financieras que pueda concertar.

f) El producto de la aplicación del régimen sancionador establecido por la presente ley.

g) Las donaciones, los legados y otras aportaciones de particulares o entidades privadas.

h) El importe de las penalizaciones contractuales, las multas coercitivas, las garantías adquiridas por prescripción o confiscación y cualquier otra prestación patrimonial de carácter público adquirida en el ejercicio de sus funciones.

i) Cualquier otro recurso que le sea atribuido por el ordenamiento jurídico.

2. Los recursos de la entidad tienen carácter finalista, ya que se destinan a la consecución de sus objetivos y, por tanto, a la autofinanciación del sistema portuario.

Artículo 24. *Régimen presupuestario y de contabilidad.*

1. El presupuesto de la entidad es anual y está sujeto a las disposiciones sobre presupuestos de las entidades de derecho público que deben ajustar su actividad al ordenamiento jurídico privado, de acuerdo con lo dispuesto por la normativa reguladora de las empresas públicas de la Generalidad.

2. La entidad ordena su contabilidad de acuerdo con el plan general de contabilidad y queda sometida al control financiero mediante auditorías, de acuerdo con lo que dispone la normativa reguladora de las finanzas públicas de Cataluña.

Sección cuarta. Régimen jurídico

Artículo 25. *Contratación.*

La contratación de Puertos de la Generalidad se rige por la normativa aplicable al sector público y debe garantizar los principios de publicidad, libre concurrencia, transparencia, igualdad y no discriminación.

Artículo 26. *Personal.*

1. Las relaciones entre Puertos de la Generalidad y su personal se rigen por el derecho laboral.
2. La selección del personal de Puertos de la Generalidad debe realizarse dentro de los límites presupuestarios, de acuerdo con los principios de igualdad, incluida la igualdad de oportunidades de mujeres y hombres, mérito y capacidad, mediante procedimientos que garanticen la publicidad y la concurrencia.
3. Debe velarse por garantizar la eliminación de estereotipos de género con relación a la promoción y la atribución de tareas laborales.

Artículo 27. *Régimen patrimonial.*

1. El patrimonio de Puertos de la Generalidad está constituido por el conjunto de sus bienes y derechos, cualquiera que sea su naturaleza y sea cual sea el título de adquisición o aquel en virtud del cual le hayan sido atribuidos.
2. La gestión y la administración de los bienes y derechos patrimoniales de Puertos de la Generalidad, así como los del patrimonio de la Generalidad que le sean adscritos para el cumplimiento de sus finalidades, debe ajustarse a la legislación portuaria, a lo dispuesto para este tipo de entidades por la normativa reguladora de las entidades que integran el sector público de la Generalidad y, en aquello que le sea aplicable, a la normativa reguladora del patrimonio de la Generalidad y a los preceptos de carácter básico de la legislación estatal reguladora del patrimonio de todas las administraciones públicas. Las normas generales de derecho administrativo y, en su defecto, las de derecho privado, deben aplicarse como derecho supletorio.

Artículo 28. *Recursos y reclamaciones administrativas.*

1. Los actos administrativos adoptados por los órganos de Puertos de la Generalidad pueden ser revisados y recurridos de conformidad con lo establecido por la legislación sobre régimen jurídico del sector público, de procedimiento de las administraciones públicas y de contratos del sector público.
2. Los actos y las actuaciones de aplicación de los tributos portuarios y los actos de imposición de sanciones tributarias pueden ser revisados y recurridos de conformidad con la legislación tributaria.
3. El presidente de Puertos de la Generalidad tiene la condición de órgano jerárquicamente superior del Comité Ejecutivo y de la Dirección General, y sus resoluciones agotan la vía administrativa.

CAPÍTULO III

Consejo de Puertos

Artículo 29. *Consejo de Puertos.*

1. Se crea el Consejo de Puertos, como órgano de consulta y asesoramiento en materia portuaria, a fin de cooperar en la consecución de los objetivos que le son propios.
2. El Consejo de Puertos funciona en Pleno, en comisiones, entre las cuales debe crear una comisión de innovación, y en grupos de trabajo.
3. El Consejo de Puertos queda adscrito al departamento competente en materia de puertos.

Artículo 30. *Composición y régimen de funcionamiento.*

1. El Consejo de Puertos está integrado por personas en representación de las administraciones competentes en la materia y de todos los sectores interesados en el ámbito portuario: representantes de la Administración local, del sector pesquero, del sector náutico-deportivo, del sector del transporte de viajeros, del sector de actividades económicas, del sector del transporte de mercancías, de los cuerpos de seguridad y salvamento marítimo, de los trabajadores, de los colectivos ecologistas y de todas las personas que representen intereses legítimos de los colectivos afectados, en los términos que se determinen por reglamento.

2. La representación de cada entidad en el Consejo de Puertos corresponde al vocal nombrado, sin que pueda designarse ningún suplente. Sin embargo, los miembros del Consejo de Puertos pueden delegar en otro miembro del consejo su representación y sus votos para una sesión concreta.

3. El Consejo de Puertos debe reunirse en sesión ordinaria por lo menos dos veces al año, y en tantas sesiones extraordinarias como sea necesario, a propuesta de la presidencia o de un tercio de sus miembros.

4. El funcionamiento del Consejo de Puertos se rige por las normas aplicables a los órganos colegiados de la Generalidad.

Artículo 31. *Funciones.*

Corresponden al Consejo de Puertos las siguientes funciones:

a) Actuar como órgano permanente de consulta entre el sector y la Administración portuaria.

b) Emitir un informe sobre los proyectos de disposiciones generales que se dicten en desarrollo de la presente ley.

c) Colaborar con la Administración portuaria para conseguir la mejora progresiva del sistema portuario.

d) Presentar a la Administración portuaria las propuestas y sugerencias que considere adecuadas para mejorar el sector portuario en Cataluña.

e) Cualquier otra función que pueda serle atribuida de acuerdo con la legislación vigente.

Artículo 32. *Consejos portuarios.*

1. La Administración portuaria puede constituir, en cada una de las infraestructuras portuarias del sistema portuario de Cataluña, un consejo portuario, que debe actuar como órgano consultivo en el ámbito del puerto correspondiente.

2. La composición, las competencias y el régimen de funcionamiento de los consejos portuarios deben regularse por el reglamento que establezca su creación.

TÍTULO III

Régimen demanial y contractual

CAPÍTULO I

Régimen jurídico del dominio público portuario

Artículo 33. *Concepto de dominio público portuario.*

1. El dominio público portuario está constituido por las superficies de agua, los terrenos, los bienes y los derechos de titularidad de la Administración portuaria y afectados a los servicios y usos portuarios y, en particular:

a) Las superficies de agua, los terrenos, las obras y las instalaciones fijas traspasados a la Generalidad mediante el Real decreto 2876/1980, de 12 de diciembre.

b) Las obras y las instalaciones fijas que la Administración portuaria realice sobre el dominio público portuario y sobre el dominio público marítimo-terrestre adscrito, así como los

terrenos, las obras y las instalaciones fijas que adquiera conforme a derecho, y las obras y las instalaciones fijas de ayuda a la navegación cuya construcción y conservación se realice con cargo a recursos propios.

c) Las obras y las instalaciones fijas construidas por los concesionarios sobre el dominio público portuario y sobre bienes de dominio público marítimo-terrestre adscrito, así como los terrenos, las obras y las instalaciones fijas adquiridos para ser anexionados a dichos dominios, cuando reviertan a la Administración portuaria. Hasta que se produzca la reversión, y sin perjuicio de su naturaleza y titularidad, quedan sometidos a las potestades propias del dominio público portuario en aquello que les sea de aplicación.

d) Los terrenos, las obras y las instalaciones adscritos o que en el futuro se adscriban a la Generalidad para usos portuarios.

2. Los bienes de dominio público portuario son imprescriptibles, inalienables e inembargables.

3. La inscripción en el Registro de la Propiedad del dominio público portuario y de los derechos otorgados sobre ese dominio, así como la cancelación de los respectivos asentamientos, deben realizarse de acuerdo con la legislación hipotecaria.

Artículo 34. *Delimitación e investigación.*

1. La Administración portuaria puede delimitar los bienes de dominio público portuario respecto a otros que pertenezcan a terceras personas cuando los límites sean imprecisos o existan indicios de usurpación.

2. Una vez iniciado el procedimiento de delimitación, y mientras dure su tramitación, no puede promoverse ningún procedimiento judicial con la misma pretensión.

3. La Administración portuaria tiene la facultad de investigar la situación de los bienes y derechos que presuma que pertenecen al dominio público portuario, para determinar su titularidad y de acuerdo con las normas de procedimiento aplicables.

4. En la tramitación del procedimiento de delimitación, la Administración portuaria debe requerir el informe del municipio donde se ubiquen los bienes y derechos del dominio público portuario afectados por la delimitación.

Artículo 35. *Técnicas de garantía de la integridad del dominio público portuario.*

1. La Administración portuaria puede recuperar por sí misma y en cualquier momento la posesión de los bienes de dominio público portuario. En el procedimiento de recuperación debe requerir el informe del municipio donde se ubiquen los bienes.

2. La Administración portuaria puede recuperar en vía administrativa la posesión de los bienes de dominio público portuario, cuando decaigan o desaparezcan el título, las condiciones o las circunstancias que legitimaban la ocupación por parte de terceras personas.

CAPÍTULO II

Normas comunes sobre utilización del sistema portuario

Sección primera. Principios generales de la utilización del sistema portuario

Artículo 36. *Régimen de utilización del sistema portuario.*

1. La utilización del sistema portuario debe realizarse con sujeción a criterios de racionalidad, rentabilidad, eficiencia y sostenibilidad, previo otorgamiento, si procede, del correspondiente título habilitante, por parte de la Administración portuaria, cuando la utilización del sistema portuario requiera o conlleve exclusividad, intensidad, peligrosidad, rentabilidad económica o la ejecución de obras o instalaciones.

2. Son títulos habilitantes, de acuerdo con la presente ley, la autorización y la concesión demanial, la autorización para la prestación de servicios específicos, la licencia, la comunicación de actividades, las declaraciones responsables y comunicaciones previas, y los contratos para la construcción de obras portuarias o de concesión de servicios de las

infraestructuras portuarias sujetos a la normativa reguladora de los contratos del sector público.

3. Los títulos que habilitan para la ocupación o utilización del sistema portuario tienen carácter temporal y no eximen a las personas titulares de obtener los permisos, las licencias, las autorizaciones y otros títulos habilitantes que sean exigidos por otras disposiciones legales. Sin embargo, cuando estos se obtengan antes del título administrativo exigible de acuerdo con la presente ley, su eficacia queda demorada hasta el otorgamiento del título.

4. Si la ocupación o la utilización del sistema portuario deriva de un contrato, la habilitación se entiende otorgada implícitamente en el mismo. Sin embargo, los títulos destinados a la prestación de un servicio que implican ocupación demanial deben cumplir, además de las condiciones derivadas de la prestación del servicio, las obligaciones y condiciones que conlleva la ocupación de un bien demanial.

5. La obtención de cualquiera de los títulos no atribuye al titular facultades de tutela o policía sobre el dominio público portuario, salvo que se haga constar expresamente en el título habilitante qué facultades se le delegan. Asimismo, la obtención de un título no implica en ningún caso la transmisión de las facultades dominicales de la Administración portuaria, ni la asunción por parte de esta de responsabilidad de ningún tipo respecto al titular del derecho a la ocupación o a terceras personas.

6. La ocupación y la utilización del sistema portuario en virtud de uno de los títulos establecidos por la presente ley implica la obligación de utilizar y conservar los bienes de conformidad con lo que, en cada momento y según el progreso de la ciencia, disponga la normativa técnica, medioambiental, de accesibilidad, de supresión de barreras arquitectónicas y de seguridad que resulte de aplicación. El titular es responsable de los daños y perjuicios que puedan ocasionar las obras, los servicios y las actividades al dominio público y al privado.

7. Los titulares habilitados están obligados a suscribir y mantener una póliza de seguro que cubra los riesgos de daños a terceros y los supuestos de incendio, entre otros.

8. Las funciones de coordinación de actividades empresariales corresponden a Puertos de la Generalidad, si el sistema portuario se gestiona directamente, y a la persona física o jurídica encargada de gestionarlo, si se acuerda su gestión indirecta, de acuerdo con la normativa en materia de prevención de riesgos laborales.

Sección segunda. Cambio climático

Artículo 37. *Medidas para la adaptación de las infraestructuras portuarias y para la mitigación de los efectos del cambio climático.*

1. La Administración portuaria, en caso de que, en coordinación con la administración competente en materia de cambio climático, realice una diagnosis sobre los efectos del cambio climático en el sistema portuario, puede requerir a los gestores de las infraestructuras portuarias que evalúen cuáles son dichos efectos en la infraestructura, los servicios y las operaciones portuarias.

2. La Administración portuaria, de acuerdo con la normativa en materia de cambio climático, debe requerir a los gestores de las infraestructuras portuarias que elaboren estudios técnicos sobre el cambio del clima marítimo y su efecto en las infraestructuras, los servicios y las operaciones portuarias.

3. Si de los estudios a los que se refiere el apartado 2 se deriva la necesidad de efectuar obras o actuaciones esenciales para garantizar la seguridad de la infraestructura, los servicios y las operaciones no previstas en el título o contrato concesional original, el departamento competente en materia de puertos debe exigir a la empresa concesionaria su ejecución, con el correspondiente reequilibrio económico, si procede, de acuerdo con la inversión prevista.

4. En caso de que la empresa concesionaria no realice las obras o actuaciones que se consideren esenciales para la seguridad de la infraestructura, la Administración portuaria debe extinguir anticipadamente el título o el contrato, con los efectos establecidos por la normativa aplicable en cada caso.

CAPÍTULO III

Títulos demaniales

Sección primera. Normas comunes para la tramitación, formalización, modificación, unificación y extinción de títulos

Artículo 38. *Procedimiento de otorgamiento.*

1. Los títulos se otorgan a solicitud de la persona interesada o en virtud del procedimiento iniciado de oficio por la Administración portuaria.

2. La persona interesada en obtener un título debe dirigir, si procede, una solicitud a la Administración portuaria en la forma establecida por la legislación sobre el procedimiento administrativo común, acompañada de la documentación que se determine por reglamento.

3. En caso de inicio a solicitud de la persona interesada, el procedimiento para otorgar el título habilitante de autorización o de concesión debe resolverse y notificarse a la persona interesada en el plazo de seis meses. El vencimiento del plazo establecido para dictar y notificar la resolución expresa determina la desestimación de la petición.

4. La Administración portuaria puede convocar concursos para otorgar los títulos habilitantes.

Artículo 39. *Formalización.*

1. El título debe formalizarse en documento administrativo, en el cual deben constar, por lo menos:

a) La identidad y el domicilio de la persona titular y de la persona que la represente.

b) El objeto.

c) La superficie de dominio público portuario afectada, si procede.

d) Las condiciones específicas de prestación del servicio y las obligaciones que deben cumplirse ante la Administración.

e) El régimen económico al que queda sujeto.

f) Los seguros y el depósito que deben constituirse.

g) Las instalaciones desmontables autorizadas, si procede.

h) Las obras y las instalaciones fijas o no desmontables autorizadas, con referencia al respectivo proyecto, y el plazo de inicio y finalización de las mismas.

i) Las tarifas o los precios máximos que pueden percibirse del público y los criterios para su actualización, si procede.

j) La facultad de la persona titular de impedir el uso de los bienes a los usuarios que no abonen la correspondiente tarifa, si procede.

k) La facultad de cesión total o parcial de la explotación, formalizada de acuerdo con la normativa aplicable.

l) Las facultades de policía que se delegan en la persona que posea el título correspondiente o el régimen de colaboración en las tareas de seguridad del puerto y salvamento, entre otros, si procede.

m) El plan o los planes que debe elaborar preceptivamente la persona titular, incluido el plan de negocio, y el plazo de presentación a la Administración portuaria.

n) Las condiciones de protección del medio ambiente.

o) La asunción de los gastos de conservación y mantenimiento.

p) El compromiso de utilizar el bien según su naturaleza y de entregarlo en el estado en que se reciba.

q) El compromiso de obtención previa de las licencias y los permisos exigidos por otras administraciones públicas.

r) La reserva de la Administración portuaria de inspeccionar los bienes afectados.

s) El plazo de vigencia y las condiciones para su ampliación.

t) Las causas de extinción.

u) Los efectos de la extinción del título.

2. El título produce, con carácter general, efectos a partir de la fecha de notificación del otorgamiento, salvo que se disponga lo contrario.

Artículo 40. *Modificación de los títulos habilitantes.*

1. Los títulos habilitantes pueden modificarse en los siguientes casos:

a) Si se han alterado los supuestos determinantes de su otorgamiento.
b) Por fuerza mayor.
c) Si lo exige su adecuación a los correspondientes planes o normas.
d) Por mutuo acuerdo entre la Administración portuaria y la persona titular, siempre que no conlleve una alteración sustancial del contenido, en los términos que se establezcan por reglamento.
e) Si es necesario para asegurar la correcta prestación del servicio.

2. En el caso de las autorizaciones, la modificación no puede provocar la división, la agrupación o la segregación de la superficie de dominio público que haya sido objeto de las mismas.

Artículo 41. *Unificación de los títulos habilitantes.*

1. La persona titular de dos o más títulos habilitantes puede solicitar a la Administración portuaria que se le unifiquen en uno solo, siempre que las instalaciones sean contiguas o estén unidas por una instalación común.
2. La Administración portuaria puede autorizar la unificación en el supuesto de que los títulos unificables puedan formar una unidad de explotación que conlleve una mejora en la gestión del sistema portuario. A tal efecto, se entiende que puede existir unidad de explotación si se lleva a cabo la misma actividad y si se dispone o se puede disponer de elementos comunes necesarios para su correcta explotación, de forma que la explotación conjunta sea más eficiente que la explotación independiente.
3. El plazo del título unificado resultante no puede ser superior al de la media aritmética de los plazos pendientes de cada uno de los anteriores, ponderado, a criterio de la Administración portuaria, por su superficie, el volumen de negocio y de inversión pendiente de amortizar, con la correspondiente actualización.
4. El procedimiento debe resolverse y notificarse a la persona interesada en el plazo de seis meses. El vencimiento del plazo establecido para dictar y notificar la resolución expresa determina la desestimación de la petición.

Artículo 42. *Extinción.*

1. El título habilitante se extingue en los siguientes supuestos:

a) El vencimiento del plazo de otorgamiento.
b) La revisión de oficio en los casos establecidos legalmente.
c) La revocación y la caducidad en los supuestos establecidos por la presente ley.
d) El mutuo acuerdo entre la Administración portuaria y la persona titular, que solo puede producirse si no concurre otra causa de extinción imputable a la persona titular y siempre que no existan razones de interés público que hagan necesario o conveniente el mantenimiento del título.
e) La desafectación del bien de dominio público.
f) La incapacidad sobrevenida de la persona titular.
g) La disolución o extinción de la persona jurídica o de la entidad sin personalidad jurídica que sea titular del mismo.
h) La desaparición del bien o el agotamiento de la posibilidad de aprovechamiento del mismo.
i) La renuncia de la persona titular aceptada por la Administración portuaria, siempre que no tenga incidencia negativa en el dominio público o su utilización y no cause perjuicios a terceras personas.
j) La expropiación forzosa del derecho amparado por el título.
k) La anulación mediante resolución judicial firme.

2. La revocación del título habilitante es procedente en los siguientes casos:

a) Si dificulta el correcto desarrollo de las operaciones portuarias.

b) Si impide la ocupación o utilización del dominio público portuario para otras finalidades de interés portuario mayor.

c) Si resulta opuesto de forma sobrevenida a la ordenación sectorial y urbanística de la zona de servicio portuaria, a proyectos de obras autorizados por la Administración portuaria o a normas jurídicas y no es posible corregir esta circunstancia mediante la modificación del título.

d) Si se han alterado los supuestos o las condiciones físicas existentes en el momento del otorgamiento o en supuestos de fuerza mayor cuando, en ambos casos, no sea posible modificar el título.

3. El título habilitante puede ser declarado caducado si se incumple cualquiera de sus condiciones esenciales y, singularmente, si concurren las siguientes circunstancias:

a) El impago, en la forma y los supuestos establecidos por reglamento, de los tributos portuarios legalmente exigibles.

b) La declaración de concurso o la declaración de insolvencia en cualquier otro procedimiento.

c) La no iniciación, la paralización o la no finalización de las instalaciones u obras injustificadamente durante el plazo que se fije en las condiciones del título.

d) La alteración del destino de los bienes afectados.

e) La falta de utilización, durante un período de tres años o superior a la mitad del plazo otorgado, si este segundo fuese inferior, de los bienes de dominio público, salvo que obedezca a justa causa.

f) La modificación o ampliación de las instalaciones u obras durante la vigencia del título, sin la previa autorización de la Administración portuaria.

g) La falta de constitución o de renovación de los seguros exigibles.

h) La falta de reposición, sustitución o complemento de la garantía exigible, previo requerimiento de la Administración portuaria.

i) La ocupación o utilización de superficie de dominio público no autorizada.

j) Cualquier otro incumplimiento grave de las obligaciones establecidas por la presente ley o contenidas en el título.

Artículo 43. *Procedimiento y efectos de la extinción.*

1. La extinción del título debe realizarse de conformidad con el procedimiento que se establezca por reglamento.

2. La extinción del título se produce siempre sin perjuicio de terceras personas ni del interés público. La Administración portuaria puede imponer las condiciones adecuadas para evitar tales perjuicios. La persona titular del derecho está obligada al cumplimiento de las prescripciones que se establezcan y que pueden exigirse de acuerdo con la normativa general de procedimiento administrativo, incluida la imposición de multas coercitivas.

3. Extinguido el título, la Administración portuaria no asume ningún tipo de obligación económica, laboral, de seguridad social o fiscal de la persona titular de la actividad afectada. La persona interesada tiene derecho a retirar todos los materiales, instalaciones, equipos y utensilios de su propiedad y tiene la obligación de hacerlo en la forma y el plazo que sean establecidos por la Administración portuaria.

4. La extinción conlleva la resolución, desde la misma fecha, de los contratos de suministro de energía eléctrica, agua, gas, telecomunicaciones y cualquier otro servicio o suministro en red.

5. No es procedente indemnización alguna si la revocación o la anulación del título obedece a causas imputables a la persona interesada.

6. La extinción del título conlleva la reversión a la Administración portuaria de las obras e instalaciones existentes o que hayan sido construidas en el dominio público y que sean susceptibles de explotación futura, según resulte del mismo título y en los términos fijados por reglamento.

Sección segunda. Garantías para las autorizaciones y concesiones demaniales

Artículo 44. *Garantía provisional.*

1. Las personas interesadas en utilizar u ocupar el dominio público portuario deben constituir ante la Administración portuaria una garantía provisional.
2. La cuantía de la garantía provisional es el 2% del valor de las obras e instalaciones fijas o desmontables que la persona interesada tenga proyectado llevar a cabo en el dominio público portuario.

Artículo 45. *Garantía definitiva.*

1. En los quince días siguientes a la notificación del otorgamiento del título habilitante debe constituirse una garantía definitiva ante la Administración portuaria.
2. La cuantía de la garantía definitiva se fija en un porcentaje situado entre el 5 % y el 30 % del más alto de los siguientes valores:

a) El de la base imponible de la tasa por ocupación privativa del dominio público portuario.
b) El de las obras e instalaciones fijas o desmontables que deban realizarse en el dominio público portuario.

3. A falta de los valores a los que se refiere el apartado 2, la cuantía de la garantía definitiva es fijada por la Administración portuaria, motivadamente, en función de las circunstancias concurrentes en cada caso. No pueden formalizarse los títulos habilitantes sin la previa constitución de la garantía definitiva.
4. La garantía definitiva responde de los siguientes conceptos:

a) El importe de las sanciones y multas coercitivas impuestas al titular.
b) El importe de los tributos portuarios legalmente exigibles.
c) El importe de los daños y perjuicios causados por el titular en el dominio público portuario no cubiertos por los seguros obligatorios.
d) El coste de conservación de las obras, instalaciones y terrenos concedidos.
e) El coste de reparación o del levantamiento y la retirada, parcial o total, de las obras y de las instalaciones fijas o desmontables.

Artículo 46. *Constitución de las garantías.*

Las garantías provisional y definitiva deben constituirse en la forma establecida por la normativa aplicable a la Administración de la Generalidad.

Artículo 47. *Devolución de las garantías.*

1. La devolución de la garantía provisional es procedente si el solicitante no resulta finalmente titular o si se constituye la garantía definitiva.
2. La devolución de la garantía definitiva es procedente tras la extinción del título, si no quedan responsabilidades de las cuales deba responder la garantía y siempre que se haya constituido el depósito legalmente exigible en cuantía suficiente.
3. En caso de transmisión de la concesión, no es procedente la devolución o cancelación de la garantía definitiva prestada por el titular anterior hasta que esté formalmente constituida la del nuevo titular.
4. El derecho a la devolución de las garantías constituidas prescribe en los términos establecidos por la normativa en materia de finanzas públicas de Cataluña.

Artículo 48. *Confiscación de las garantías.*

1. Es procedente la confiscación de la garantía provisional si la persona interesada desiste o renuncia injustificadamente a su solicitud o proposición antes del otorgamiento o la formalización del título habilitante.
2. Es procedente la confiscación de la garantía definitiva si el título habilitante se extingue por caducidad o renuncia.

Sección tercera. Autorización

Artículo 49. *Objeto de la autorización.*

La autorización es el título administrativo que permite:

a) La utilización temporal del dominio público portuario en el caso de buques, embarcaciones, pasajeros, vehículos, mercancías y productos de la pesca.

b) La ocupación del dominio público portuario con instalaciones desmontables o con bienes muebles.

c) Cualquier otra forma de utilización u ocupación del dominio público portuario que no requiera obras ni instalaciones, pero en la que concurran circunstancias especiales de intensidad, peligrosidad o rentabilidad y cuya duración no exceda los cuatro años, de conformidad con lo que se determine por reglamento.

Artículo 50. *Duración y características de la autorización.*

1. La autorización demanial puede concederse por un plazo no superior a cuatro años, con carácter improrrogable.

2. La autorización demanial no es susceptible de negocios jurídicos por actos entre vivos o por causa de muerte ni de inscripción en el Registro de la Propiedad.

3. En caso de que la ocupación del dominio público lleve causa de la prestación de un servicio portuario específico, el plazo de la ocupación debe ser el mismo que el que quede de la autorización del servicio.

Sección cuarta. Concesión demanial

Artículo 51. *Objeto de la concesión.*

La concesión es el título administrativo que permite:

a) La ocupación del dominio público portuario con obras o instalaciones fijas o no desmontables.

b) Cualquier otra forma de utilización u ocupación del dominio público portuario por un plazo superior a cuatro años.

Artículo 52. *Duración de la concesión.*

1. El plazo de la concesión es el que se determina en el correspondiente título habilitante, en el cual debe constar su duración y, si procede, la posibilidad de prórroga.

2. El plazo de la concesión no puede exceder los veinticinco años, salvo en el supuesto de que deban realizarse obras de singular importancia, en cuyo caso puede alcanzar hasta los cincuenta años. En cualquier caso, en la fijación del plazo de cada concesión debe tenerse en cuenta la inversión a realizar, el período de amortización, el plazo de ejecución de las obras e instalaciones que el titular concesional se compromete a realizar y el impacto económico previsible sobre la explotación portuaria.

Artículo 53. *Prórroga del plazo de la concesión.*

1. El plazo de una concesión es improrrogable, excepto en los siguientes supuestos:

a) Si en el título de otorgamiento se ha previsto la posibilidad de prórroga. En cualquier caso, esta prórroga debe vincularse con la realización de inversiones adicionales.

b) Si, no habiéndose previsto en el título de otorgamiento la posibilidad de prórroga, el titular concesional se obliga a efectuar una inversión relevante no prevista en la concesión originaria que, a juicio de la Administración portuaria, es de interés para mejorar la eficiencia o la calidad ambiental de las operaciones portuarias, siempre que sea superior al 40% del valor actualizado de la inversión ejecutada al amparo del título concesional vigente.

c) Si la concesión es de interés estratégico o relevante para la Administración portuaria.

2. Las prórrogas posibles de acuerdo con el presente artículo deben ser solicitadas por la persona titular de la concesión, y la Administración portuaria debe valorar en cualquier caso

la conveniencia de su autorización, de acuerdo con los términos y plazos establecidos en el título concesional, sin que en ningún caso la duración de la prórroga pueda exceder de la mitad del plazo inicial.

3. La prórroga de la concesión debe suponer la modificación del título concesional y de los cánones y las tasas que tienen que satisfacerse a la Administración portuaria.

4. En el otorgamiento de cualquier tipo de prórroga, la Administración portuaria debe valorar la calidad de la gestión efectuada por el titular concesional durante el tiempo transcurrido.

Artículo 54. *Otorgamiento y formalización de la concesión.*

1. El otorgamiento de concesiones sobre el dominio público portuario se efectúa con carácter general en régimen de concurrencia. Sin embargo, el título concesional puede adjudicarse sin ningún otro trámite en los siguientes casos:

a) Si la Administración portuaria convoca un concurso y este queda desierto, siempre que no haya transcurrido más de un año desde la resolución que lo declaró desierto.

b) Si la superficie de dominio público afectada no excede los 100 metros cuadrados.

c) Si quien lo solicita es una administración pública territorial o institucional, un consorcio o una persona jurídica de derecho privado en cuyo capital tengan participación mayoritaria una o varias administraciones públicas o personas jurídicas de derecho público para el ejercicio de las competencias propias.

d) Si la concesión se adjudica en pago de la compensación por el rescate de otra concesión.

e) Si la concesión se adjudica para satisfacer una indemnización por daños y perjuicios determinada de forma convencional.

f) Si la concesión tiene por objeto instalaciones lineales, como tuberías de suministro, emisarios submarinos, líneas telefónicas o aéreas, conducciones de gas, entre otros, que sean de uso público o aprovechamiento general.

2. El documento de formalización de la concesión es título suficiente para inscribir la concesión en el Registro de la Propiedad.

3. La resolución de otorgamiento de la concesión debe llevar aparejada la declaración de utilidad pública y la necesidad de ocupación urgente de los bienes y adquisición de derechos correspondientes a las finalidades de expropiación, de ocupación temporal o de imposición o modificación de servidumbres. La relación de bienes y derechos afectados de expropiación, ocupación temporal o imposición de servidumbres tiene que ser sometida a información pública con carácter previo al otorgamiento de la concesión.

4. La declaración de utilidad pública y la necesidad de ocupación deben referirse también a los bienes y derechos comprendidos en el replanteo del proyecto y en las modificaciones de obras que puedan aprobarse posteriormente.

5. El titular de la concesión tiene la condición de persona beneficiaria de la expropiación forzosa.

Artículo 55. *Transmisión de la concesión.*

1. La concesión puede transmitirse por actos entre vivos y por causa de muerte.

2. La transmisión por actos entre vivos a través de un negocio jurídico o derivada de un proceso de transformación o sucesión de la persona titular está sujeta a la autorización de la Administración portuaria, que debe verificar el cumplimiento de los siguientes requisitos:

a) Que el titular de la concesión que transmite esté al corriente de todas las obligaciones ante la Administración portuaria.

b) Que el adquiriente no esté sujeto a ninguna de las causas de prohibición de contratar con el sector público establecidas por la legislación de contratos del sector público.

c) Que el adquiriente tenga la solvencia económica, financiera y técnica o profesional exigida en su momento a la persona que transmite.

d) Que el adquiriente, si es una persona jurídica, se dedique a una actividad que coincida con el objeto o el destino de la concesión.

e) Que la concesión no esté sometida a una causa de extinción.

f) Que el titular de la concesión que la transmite haya ejecutado todas las obras e instalaciones fijas previstas en el título. En caso de que no hayan sido ejecutadas, la transmisión puede autorizarse si el adquiriente se compromete a llevar a cabo dicha ejecución.

g) Que haya transcurrido por lo menos una tercera parte del plazo inicial de vigencia de la concesión.

h) Que no implique situaciones de dominio en el mercado susceptibles de afectar la libre competencia.

3. La solicitud de autorización debe resolverse en el plazo de un mes; el vencimiento del plazo establecido para dictar y notificar la resolución determina la desestimación de la petición.

4. Una vez autorizada la transmisión, el adquiriente se subroga en todos los derechos y obligaciones del titular de la concesión y transmitente.

5. En los demás supuestos, la transmisión por actos entre vivos debe comunicarse previamente a la Administración portuaria, que puede oponerse a la misma, en el plazo de un mes, si considera que puede afectar la eficacia de la gestión del dominio público portuario.

6. En toda transmisión por actos entre vivos la Administración portuaria puede ejercer los derechos de tanteo y retracto. El derecho de tanteo puede ejercerse en el plazo de tres meses, y el de retracto, en el de un año, ambos a contar desde la correspondiente comunicación, que debe incluir las condiciones esenciales de la transmisión.

7. La transmisión por causa de muerte requiere una resolución expresa de la Administración portuaria, previa comprobación del cumplimiento por parte de los nuevos titulares de los requisitos legales exigibles. El procedimiento y los efectos de la transmisión por causa de muerte de la concesión deben determinarse por reglamento.

Artículo 56. *Modificaciones.*

1. En el caso de las concesiones, la modificación puede ser sustancial o no sustancial. Es sustancial si la modificación afecta a alguna de las siguientes cuestiones:

a) El objeto o el destino de la concesión.

b) La superficie de dominio público ocupada en más de un 25%.

c) Las obras e instalaciones fijas o no desmontables inicialmente autorizadas, en los términos que se determinen por reglamento.

d) El cambio de ubicación de la concesión.

e) La división, agrupación y segregación de la concesión.

2. Si la modificación de la concesión tiene carácter sustancial, en el procedimiento debe acordarse la apertura de un período de información pública por un plazo no inferior a quince días ni superior a un mes.

3. Las modificaciones no sustanciales se tramitan de acuerdo con el procedimiento que se establezca por reglamento.

4. La persona titular de una concesión puede solicitar a la Administración portuaria que se divida en dos o más concesiones, siempre que se cumplan los siguientes requisitos:

a) Que se mejore la gestión eficaz del dominio público portuario.

b) Que las nuevas concesiones pertenezcan al mismo titular.

c) Que las nuevas concesiones sean susceptibles de aprovechamiento independiente.

5. En el expediente de división de la concesión, las concesiones resultantes quedan sujetas al plazo previsto en el título inicial.

6. El titular de dos o más concesiones puede solicitar a la Administración portuaria que se agrupen en una sola concesión, siempre que:

a) Se mejore la gestión eficaz del dominio público portuario.

b) Sean complementarias entre sí.

c) Sean físicamente continuas.

7. En el expediente de agrupación de las concesiones, el plazo de la concesión única es el que resulte de la media ponderada de los plazos que quede por finalizar a cada una de las

concesiones agrupadas, en función de las inversiones pendientes de amortización y de la cifra de negocios de cada una de las concesiones afectadas.

8. La persona titular de dos o más concesiones puede solicitar a la Administración portuaria la segregación de una parte de una concesión para anexionarla a otra, siempre que:

a) Se mejore la gestión eficaz del dominio público portuario.
b) Sean físicamente continuas.
c) No exceda del 25% de la superficie de la concesión a la que se agrega.

9. La parte de dominio público segregada queda sujeta al régimen contenido en el título de la concesión a la que se agrega.

Artículo 57. *Constitución de derechos reales.*

1. Pueden constituirse derechos reales sobre los derechos dimanantes de la concesión, previa autorización de la Administración portuaria.

2. La Administración portuaria autoriza la constitución de derechos reales sobre los derechos dimanantes de la concesión, siempre que:

a) El titular de la concesión esté al corriente de sus obligaciones ante la Administración portuaria.
b) La concesión no esté sometida a causa de extinción.
c) El plazo de constitución de los derechos reales no exceda de lo que falte para la extinción de la concesión.
d) Los derechos reales tengan una finalidad análoga o complementaria al objeto de la concesión.
e) Las condiciones de la concesión no se opongan de forma sobrevenida a las determinaciones de la ordenación sectorial y urbanística de la zona de servicio portuaria.

3. En el caso del derecho real de hipoteca, solo se autoriza si esta, además, se constituye como garantía de préstamos u otras formas de crédito contraídos por la persona titular de la concesión para financiar la adquisición o para la realización, modificación o ampliación de las obras, construcciones o instalaciones de carácter fijo situadas sobre la dependencia demanial ocupada. Estas hipotecas no pueden constituirse por un plazo superior al de vigencia de la concesión y deben cancelarse cuando esta se extinga.

4. La Administración portuaria no reconoce la existencia de los derechos reales constituidos sobre los derechos dimanantes de la concesión sin previa autorización. Además, si en la escritura de constitución del derecho real no consta la autorización de la Administración portuaria, el registrador de la propiedad tiene que denegar su inscripción.

Artículo 58. *Caducidad de la concesión.*

Las concesiones pueden declararse caducadas por las causas generales comunes a todos los títulos y, además:

a) Si el titular incurre de forma sobrevenida en alguna de las causas de prohibición de contratar con el sector público establecidas por la legislación de contratos del sector público.
b) Si, por causa imputable al titular y de forma injustificada, las obras o instalaciones fijas no están terminadas en el plazo que se fije en las condiciones del título.
c) En caso de transmisión por actos entre vivos de la concesión sin previa autorización de la Administración portuaria o sin previa notificación a dicha administración.
d) En caso de constitución de derechos reales sobre la concesión sin previa autorización de la Administración portuaria.
e) Por la falta o imposibilidad de formalización de la concesión por causa imputable a la persona interesada, previo fehaciente requerimiento.

Artículo 59. *Rescate de la concesión.*

1. La Administración portuaria puede acordar la extinción anticipada de la concesión mediante rescate.

2. En el supuesto al que se refiere el apartado 1, debe indemnizarse a la persona titular y otros titulares de derechos reales que no sean el de hipoteca de la concesión por el perjuicio material derivado de la extinción anticipada. Los derechos de las personas o entidades acreedoras con su garantía inscrita en el Registro de la Propiedad en la fecha del rescate deben ser tomados en consideración para determinar el importe y los eventuales receptores de la indemnización.

Artículo 60. *Valor del rescate.*

1. La Administración portuaria y los titulares de la concesión pueden convenir el valor del rescate.

2. A falta de acuerdo, el valor del rescate debe ser fijado por la Administración portuaria siguiendo los siguientes criterios:

a) El valor de las obras, los terrenos y las instalaciones rescatadas que hayan sido adquiridas o construidas por el titular concesional al amparo del título concesional, sin incluir en ningún caso las obras e instalaciones que no figuren en el título o no hayan sido autorizadas previamente por la Administración portuaria.

b) La pérdida de beneficios de la actividad que sea imputable al rescate durante el período pendiente de cumplir, con un máximo de tres anualidades.

3. El pago del valor de rescate puede efectuarse en dinero, mediante el otorgamiento de otra concesión o, en el supuesto de que correspondiera un rescate parcial, mediante una modificación de las condiciones de la concesión.

Sección quinta. Licencia portuaria para actividades económicas y comunicación

Artículo 61. *Actividades económicas en las infraestructuras portuarias.*

1. El ejercicio de actividades económicas en las infraestructuras portuarias gestionadas por la Administración portuaria que conlleven, de forma no permanente, el aprovechamiento o el uso intensivo del dominio público, o bien obtener un rendimiento del mismo, está sujeto a licencia previa y a la obligación de obtener el título habilitante municipal que corresponda.

2. Las actividades económicas a las que se refiere el apartado 1, que deben tener un interés portuario, pueden ejercerse, con carácter general, en régimen de competencia real y efectiva por persona física o jurídica o por entidad sin personalidad jurídica que cumpla los requisitos establecidos por la legislación aplicable, salvo que, a criterio de la Administración portuaria, y en base a la intensidad de la utilización del dominio público portuario, tenga que determinarse el número de operadores que las pueden ejercer.

Artículo 62. *Situaciones jurídicas particulares y responsabilidad.*

1. Las licencias se otorgan sin perjuicio de terceras personas, y con abstracción de los demás permisos, licencias, autorizaciones o concesiones que el solicitante necesite para ejercer la actividad.

2. No puede invocarse el otorgamiento de una licencia para excluir o disminuir la responsabilidad civil, penal o administrativa en que hayan incurrido las personas beneficiarias en el ejercicio de sus actividades.

Artículo 63. *Control de la actividad.*

1. No pueden otorgarse licencias que se opongan a las determinaciones contenidas en el plan director urbanístico portuario o en cualquier otro instrumento de planeamiento territorial y urbanístico aplicable.

2. Si, por efecto de la aprobación de una disposición de carácter general, se modifican las condiciones para el ejercicio de la actividad realizada, el titular de la licencia debe adaptar la actividad a las nuevas condiciones.

Artículo 64. *Otorgamiento de la licencia.*

1. La licencia se otorga a solicitud de la persona interesada. La solicitud debe ir acompañada de la documentación que se determine por reglamento.

2. La solicitud debe resolverse en el plazo de tres meses. El vencimiento del plazo establecido sin que se haya dictado y notificado la resolución expresa determina la estimación de la solicitud y el otorgamiento de la licencia, sin perjuicio de que debe entenderse desestimada en los casos en que se transfieran al solicitante o a terceros facultades relativas al dominio público o al servicio público, o impliquen el ejercicio de actividades que puedan dañar el medio ambiente.

3. La licencia debe formalizarse en documento administrativo. En el documento deben constar, por lo menos:

a) La identidad de la persona interesada y su domicilio.
b) El objeto de la actividad que pretende ejercerse.
c) El lugar de realización de la actividad.
d) El plazo de otorgamiento.
e) Los tributos portuarios exigibles.
f) Los seguros que tienen que constituirse.
g) Las condiciones y los medios para garantizar la seguridad y la calidad ambiental de la actividad.
h) El horario de ejercicio de la actividad.
i) La información que debe suministrarse periódicamente a Puertos de la Generalidad.
j) Los recursos humanos y los medios materiales necesarios para el ejercicio de la actividad.
k) Las causas de extinción.
l) Otras condiciones que sean razonables y proporcionadas en función del tipo de actividad que pretende ejercer la persona interesada.

Artículo 65. *Plazo y renovación de licencia.*

1. El período de vigencia de la licencia es de cinco años como máximo, que puede ampliarse, excepcionalmente, hasta diez años en el supuesto de que la actividad para la que se solicite implique una inversión cuya relevancia justifique dicha ampliación.

2. La renovación de la licencia debe solicitarse un mes antes de la fecha de expiración del plazo de vigencia. La solicitud debe resolverse en el plazo de un mes desde su entrada en el registro del órgano competente para resolver. El vencimiento del plazo establecido sin que se haya dictado y notificado la resolución expresa determina la obtención de la renovación.

Artículo 66. *Modificación y transmisión de la licencia.*

1. La licencia puede modificarse en los supuestos establecidos en el artículo 40.

2. La licencia es transmisible por actos entre vivos y por causa de muerte, previa comunicación a la Administración portuaria. La comunicación debe efectuarse con una antelación mínima de un mes a contar desde la fecha de efectividad de la transmisión o, si procede, desde la defunción. Sin embargo, la Administración portuaria puede oponerse a la transmisión de la licencia en los siguientes casos:

a) Si el titular de la actividad no está al corriente de sus obligaciones con la Administración portuaria.
b) Si la licencia está sometida a una causa de extinción.
c) Si no ha transcurrido por lo menos un año desde la fecha de otorgamiento de la licencia, salvo en caso de defunción del titular.
d) Si aquel a quien se cede no cumple los requisitos exigidos para el ejercicio de la actividad en la zona de servicio.

3. Si se carece de autorización, los sujetos que intervengan en la transmisión son responsables solidarios de los daños que puedan derivarse de ello.

Artículo 67. *Extinción y caducidad de la licencia.*

1. Son causas de extinción de la licencia las indicadas en el artículo 42.1.a, b, c, d, h y k.
2. Son causas de caducidad de la licencia, además de las establecidas en el artículo 42.3.a, b, g, h y j, las siguientes:

a) La falta de ejercicio de la actividad o la interrupción injustificada de esta durante un período superior al que determina la licencia.
b) El incumplimiento grave de las condiciones establecidas por la licencia.

3. El procedimiento para declarar la extinción de una licencia debe tramitarse en el plazo de seis meses. Si el procedimiento es iniciado por la Administración portuaria, el vencimiento del plazo establecido sin que se haya dictado y notificado la resolución expresa determina su caducidad. Si el procedimiento se inicia a petición de la persona interesada, el vencimiento del plazo sin que se haya dictado y notificado la resolución expresa determina la desestimación de la petición.

Artículo 68. *Comunicación.*

1. El ejercicio de actividades en los espacios portuarios que no impliquen actividad económica ni un uso intensivo del dominio público queda sujeto a comunicación previa, sin perjuicio de la obligación de obtener el título habilitante municipal que exija la legislación sectorial.
2. La comunicación debe presentarse a la Administración portuaria diez días antes del inicio de la actividad. El ejercicio de la actividad queda condicionado a su compatibilidad con los servicios portuarios que se quieren prestar, la operativa del puerto y la disponibilidad de la zona de servicio afectada.
3. La suma de jornadas de la actividad no puede exceder de un total de quince días.

CAPÍTULO IV

Contratos administrativos para la construcción y gestión portuaria

Artículo 69. *Régimen jurídico de los contratos.*

1. La preparación, la adjudicación, el cumplimiento, los efectos y la extinción de los contratos se rigen fundamentalmente por la normativa de contratos del sector público, con las especialidades establecidas en la presente ley y en sus normas de desarrollo, y por los preceptos de la Ley 3/2007, de 4 de julio, de la obra pública, que sean de aplicación. Si existe transferencia a la empresa del riesgo operacional en la explotación de las obras o de los servicios, el contrato debe calificarse como de concesión.
2. Los contratos para la construcción y la gestión portuaria facultan a la empresa contratista para ocupar el dominio público que resulte necesario para ejecutarlos, en los términos de la presente ley en materia del régimen económico y de utilización del dominio público portuario.

Artículo 70. *Plazo.*

1. El plazo de duración de los contratos de concesión para la construcción de obra portuaria es el que fija el pliego de cláusulas administrativas particulares, sin que pueda exceder de lo que sea razonablemente necesario para que la empresa concesionaria recupere las inversiones, con un máximo de cuarenta años.
2. El plazo de los contratos de concesión de servicios de las infraestructuras portuarias es el que fija el pliego de cláusulas administrativas particulares, sin que pueda exceder de lo que sea razonablemente necesario para que la empresa concesionaria recupere las inversiones, con la siguiente duración máxima:

a) Cuarenta años, en los contratos que incluyan la ejecución de obras y la explotación del servicio público.
b) Veinticinco años, en los contratos de explotación del servicio público.

3. Los plazos establecidos en el presente artículo se entienden sin perjuicio de los que fije en cada momento la normativa en materia de contratación pública.

Artículo 71. *Prórroga.*

1. El plazo de los contratos a los que se refiere el artículo 70 puede prorrogarse en los siguientes supuestos:

a) Si en el título de otorgamiento se ha previsto expresamente la posibilidad de prórroga vinculada a la realización de inversiones adicionales.

b) Por resolución de la Administración portuaria otorgada a petición del contratista, siempre que este realice una inversión relevante no prevista en el contrato originario y que, conjuntamente:

1.º Sea superior al 20% del valor actualizado de la inversión que esté obligado a ejecutar en cumplimiento de la concesión.

2.º Sea de interés para la Administración portuaria para mejorar la eficiencia o la calidad ambiental de las operaciones portuarias, y quede así justificado razonablemente en la resolución que lo autorice.

c) Si constituye una medida para el restablecimiento del equilibrio económico del contrato, en los términos y condiciones establecidos por la normativa de contratos del sector público.

2. Las prórrogas a las que se refiere el apartado 1.a y b requieren la petición del titular del contrato. La Administración portuaria debe valorar en cualquier caso la conveniencia de autorizarlas de acuerdo con los términos y plazos establecidos en el título concesional y la normativa de contratos del sector público, sin que en ningún caso la duración pueda exceder de la mitad del plazo inicial.

3. El Gobierno, atendiendo circunstancias de interés público y a través del departamento competente en materia portuaria, puede instar a los titulares de los contratos a realizar las inversiones necesarias para llevar a cabo las actuaciones previstas en el Plan de puertos, así como las obras necesarias de adaptación al cambio climático o medidas correctoras de impacto ambiental u otras acciones estratégicas no previstas en el título concesional. La modificación del título concesional puede suponer una prórroga de su plazo hasta que se alcance el equilibrio económico del contrato. En este supuesto, la falta de aceptación del titular concesional faculta a la Administración portuaria para instar la extinción de la concesión por razones de interés público.

4. La prórroga de la concesión debe implicar la modificación del título concesional y de los cánones y tasas que hay que satisfacer a la Administración portuaria.

5. Para el establecimiento de todos los supuestos de prórroga, la Administración portuaria debe valorar la calidad de la gestión del titular concesional.

Artículo 72. *Preparación, adjudicación y formalización del contrato de concesión de obras públicas portuarias.*

1. En el caso de la concesión de obra pública portuaria, el estudio de viabilidad o, si procede, de viabilidad económica y financiera debe contener, en cualquier caso, los datos, análisis, informes o estudios que procedan sobre los siguientes puntos:

a) Justificación de la demanda y oferta de puntos de amarre en el lugar donde se pretende construir la obra pública.

b) Estudio de dinámica del litoral, si la obra pública tiene que construirse en el mar o en la zona marítimo-terrestre, referida a la correspondiente unidad fisiográfica costera, y de los efectos de las actuaciones previstas.

c) Adecuación al plan de puertos.

d) Cumplimiento de todas las garantías ambientales y climáticas, entendido el puerto como un elemento más dentro el ecosistema costero.

2. Las obras públicas portuarias que se construyan mediante el contrato de concesión, incluidas las zonas complementarias de explotación comercial, deben observar las disposiciones normativas que sean de aplicación en materia de supresión de barreras

arquitectónicas y promoción de la accesibilidad, de modo que se asegure su uso en condiciones de comodidad y seguridad para las personas con discapacidad y personas mayores con problemas de movilidad o comunicación.

3. El documento administrativo es título suficiente para inscribir la concesión en el Registro de la Propiedad. El titular concesional debe inscribir el título en el Registro de la Propiedad en el plazo de dos meses a contar desde la fecha de la formalización.

Artículo 73. *Unificación de contratos.*

(Derogado).

Artículo 74. *Cesión de los contratos y constitución de derechos reales.*

1. Los derechos y obligaciones derivados del contrato pueden cederse a terceras personas en la forma y los términos establecidos legalmente.

2. Las personas titulares de concesiones pueden constituir derechos reales de garantía de las obligaciones derivadas del contrato.

CAPÍTULO V

Regulación ambiental

Sección primera. Disposición común

Artículo 75. *Protección ambiental del dominio público.*

1. La Administración portuaria debe velar por la minimización del impacto ambiental de la actividad y la sostenibilidad del sistema portuario. A tal efecto, debe aplicar criterios de prevención, control y lucha contra la contaminación, de ahorro de recursos, de protección del entorno, de reducción y reciclaje de desechos, de educación ambiental y de promoción de sistemas de gestión ambiental en sus instalaciones y las distintas áreas de la actividad, así como de adaptación al cambio climático.

2. Con carácter obligatorio, debe presentarse junto a la documentación exigida para el otorgamiento del correspondiente título, un programa de protección ambiental del dominio público con el contenido y la tramitación que se fijen por reglamento, que en cualquier caso debe incluir las medidas para la protección de la calidad de las aguas y del fondo del dominio público portuario, sin perjuicio de la intervención integral de la Administración ambiental dentro del procedimiento de otorgamiento de licencia ambiental de actividad.

3. Con carácter obligatorio, debe realizarse una evaluación ambiental estratégica de cada una de las nuevas actividades portuarias con potencial contaminante, que cuantifique el aumento de emisiones derivado de las mismas, con la finalidad de autorizarlas o no en función de las afectaciones en una zona de especial protección del ambiente atmosférico y de la calidad del aire de las poblaciones de las zonas próximas al puerto.

Sección segunda. Dragados en el dominio público portuario

Artículo 76. *Autorización de dragado.*

1. La ejecución de obras de dragado y el vertido de los productos de dragado en el dominio público portuario a solicitud de la persona interesada están sometidos a una evaluación ambiental estratégica y a la autorización de la Administración portuaria en los términos y las condiciones que se establezcan por reglamento.

2. El material dragado debe devolverse a la dinámica litoral si sus características físicas, químicas y biológicas lo permiten. En cualquier caso, la disposición final del material requiere la autorización del órgano administrativo competente por razón de su destino, con el informe preceptivo previo de los municipios afectados y de la Administración marítima.

Sección tercera. Vertidos en el dominio público portuario

Artículo 77. *Prohibición de vertidos.*

1. Quedan prohibidos los vertidos o emisiones contaminantes, sólidos, líquidos o gaseosos, en el dominio público portuario.
2. No tienen la consideración de vertidos los rellenos con materiales y los depósitos para la ejecución de obras portuarias.
3. La Administración portuaria debe dictar órdenes específicas para que los responsables de un vertido no autorizado procedan a su recogida o limpieza.
4. Los titulares de buques y embarcaciones, incluidos los cruceros, con sistemas de propulsión o de mantenimiento que puedan afectar a la calidad del aire deben adoptar medidas técnicas y de operación para reducir las emisiones de gases y partículas contaminantes.
5. La Administración portuaria, en el ámbito de sus competencias, debe ordenar la suspensión de las actividades que den origen a vertidos no autorizados, sin perjuicio de la responsabilidad civil, penal o administrativa en la que puedan incurrir los causantes.
6. Con carácter previo al otorgamiento del título administrativo habilitante para la utilización u ocupación del dominio público portuario, debe quedar garantizado el sistema de eliminación de aguas residuales, de acuerdo con las disposiciones aplicables para el vertido de estos tipos de aguas.
7. La Administración portuaria ejerce las competencias relativas a este artículo, sin perjuicio de las que, de acuerdo con la normativa sectorial, corresponden a otras administraciones, con las que debe coordinarse en los términos que se establezcan por reglamento. En cualquier caso, debe poner en conocimiento del ayuntamiento del municipio donde esté situado el puerto todas las actuaciones que lleve a cabo.

Artículo 78. *Medios para la prevención y la lucha contra la contaminación.*

1. Los puertos de la Generalidad deben cumplir la legislación aplicable en materia de cambio climático en cuanto a la prevención y la lucha contra la contaminación.
2. Todo aquel que disponga de un título habilitante para llevar a cabo actividades en el dominio público portuario debe contar con medios suficientes para la prevención y lucha contra la contaminación accidental, en las condiciones establecidas por la Administración portuaria en los títulos habilitantes otorgados.

Artículo 79. *Medios para prevenir y regular las emisiones de buques.*

1. Los puertos de titularidad de la Generalidad deben tener una regulación obligatoria que limite, controle y sancione las emisiones de los buques, de acuerdo con la Directiva 2012/33/UE y la Directiva 2008/50/CE del Parlamento Europeo y del Consejo.
2. Los puertos de titularidad de la Generalidad deben tener una regulación obligatoria que limite y controle el contenido de azufre de los combustibles de uso marítimo en 0,1 %, y que sancione su incumplimiento.

Sección cuarta. Desechos en el dominio público portuario

Artículo 80. *Instalaciones portuarias receptoras y planes de recepción y manipulación de desechos.*

1. Los puertos y las instalaciones marítimas menores deben estar dotados de instalaciones adecuadas para la recepción de los desechos generados por los buques y las embarcaciones y de los residuos de carga, de acuerdo con lo establecido en la legislación sectorial.
2. Corresponde a la Administración portuaria, a propuesta de la entidad gestora portuaria, la aprobación, modificación y revisión del plan de recepción y manipulación de los desechos, teniendo como referencia las líneas estratégicas y los objetivos de gestión de residuos aprobados por la Generalidad.
3. Los titulares habilitados deben adoptar todas las medidas de protección ambiental establecidas por la legislación sectorial aplicable en función de la explotación.

4. Los propietarios de buques y embarcaciones deben entregar los desechos que puedan generar en los términos que estén establecidos por parte de quien gestione el servicio de recepción de los mismos.

Artículo 81. *Instalaciones especiales.*

1. Las refinerías de petróleo, las factorías químicas y petroquímicas, las instalaciones para el almacenaje y distribución de productos químicos y petroquímicos, las instalaciones para el abastecimiento de combustibles, y los astilleros y las instalaciones de reparación naval o de desguace, situadas en la zona de servicio portuario, sin perjuicio de lo dispuesto en el artículo 80, deben disponer de instalaciones para la recepción y el tratamiento de los residuos de carga de los buques con destino a dichas instalaciones, y de las aguas de limpieza de bodegas, de lastre o de sentinas.

2. El sistema portuario debe disponer de instalaciones adecuadas para la gestión de los residuos de carga de los buques y de las aguas de limpieza de bodegas, de lastre o de sentinas.

3. La disponibilidad de las instalaciones debe exigirse por parte la Administración portuaria para autorizar el funcionamiento en las mismas de las actividades a las que se refiere el apartado 1.

Sección quinta. Ruidos y emisiones a la atmósfera en el dominio público portuario

Artículo 82. *Prevención y control de la contaminación atmosférica y acústica.*

1. La zona de servicio portuario tiene la consideración de infraestructura de transporte en cuanto a la previsión de emisiones acústicas. En los procedimientos de elaboración, aprobación y revisión de los mapas de ruido, de delimitación de las zonas de servidumbre acústica, de los planes de acción en materia de contaminación acústica, de ordenanzas municipales sobre el ruido y, en general, de actos y disposiciones en materia de contaminación acústica que afecten a las infraestructuras portuarias de competencia de la Generalidad o se refieran a ellas, debe solicitarse un informe a la Administración portuaria.

2. En las operaciones de carga, descarga, manipulación y almacenaje de hidrocarburos, de materiales y productos sólidos pulverulentos y de otros productos que puedan afectar la calidad del aire, las empresas habilitadas deben adoptar las medidas técnicas de prevención adecuadas y las medidas específicas que se establezcan por reglamento.

3. En la red portuaria de Cataluña debe evaluarse la contaminación acústica submarina y deben adoptarse medidas para su reducción, dada la importancia de la zona como corredor de cetáceos.

Sección sexta. Suelos y fondos marinos contaminados en el dominio público portuario

Artículo 83. *Medidas para prevenir la contaminación de los terrenos y los fondos marinos de dominio público portuario.*

1. La Administración portuaria debe incluir, si procede, en los títulos habilitantes para la utilización o la ocupación del dominio público portuario condiciones específicas que impliquen la adopción de medidas destinadas a prevenir la contaminación de los terrenos y los fondos marinos situados en la zona de servicio portuaria, incluida la emisión de informes de carácter preliminar y periódicos de situación.

2. La declaración de un suelo o fondo marino como contaminado obliga al sujeto responsable a llevar a cabo las actuaciones necesarias para proceder a su recuperación ambiental en los términos y plazos determinados por el órgano competente de la Generalidad o la Administración portuaria, según los casos.

3. La Administración portuaria debe iniciar un proceso sancionador contra los responsables de procesos de contaminación.

Sección séptima. Trasvases de arena

Artículo 84. *Actuaciones de trasvase de arena y de conservación de la costa.*

1. La Administración portuaria debe promover la minimización de los efectos de las infraestructuras portuarias sobre las playas y el transporte de sedimentos, en el marco de la gestión integrada del litoral y del conjunto de agentes que actúan en él.

2. Corresponde a la Administración portuaria, en los términos que se establezcan por reglamento, la autorización y el control de las operaciones de gestión de sedimentos litorales del entorno portuario y de sus trasvases, incluidos los dragados de mantenimiento de las bocanas por efecto de la dinámica litoral que efectúen los titulares de la gestión de las infraestructuras portuarias de acuerdo con los correspondientes títulos concesionales y contractuales. En la tramitación de estas actuaciones debe garantizar la coordinación con los ayuntamientos de los municipios afectados y con las demás administraciones actuantes en el litoral, y debe incorporar un informe previo tanto del ayuntamiento del municipio donde está situado el puerto como, si procede, de los ayuntamientos de los municipios de las playas afectadas.

3. La Administración portuaria puede impulsar actuaciones de mantenimiento de playas y protección de los tramos de costa en el entorno portuario, complementarias o sustitutivas del trasvase de arena, que incrementen su efectividad.

CAPÍTULO VI

Dominio público portuario y seguridad

Sección primera. Protección civil y mercancías peligrosas

Artículo 85. *Plan de autoprotección portuario.*

1. Los puertos y las instalaciones marítimas menores de competencia de la Generalidad deben estar provistos de un plan de autoprotección, en la forma establecida por la legislación sobre protección civil.

2. Independientemente del necesario cumplimiento de la normativa en materia de protección civil y seguridad de las personas, la autoridad portuaria debe establecer mecanismos de información, coordinación y cooperación mutua con el ayuntamiento del municipio donde está situado el puerto.

Artículo 86. *Situaciones excepcionales.*

1. En caso de tormenta, grave riesgo, catástrofe o calamidad pública o cualquier otro estado de necesidad, urgencia o concurrencia de situaciones anómalas o excepcionales, la Administración portuaria puede disponer, inmediatamente y sin tramitación ni indemnización previa, del dominio público ocupado y de las obras e instalaciones concedidas o autorizadas, en la medida en que lo juzgue necesario para la protección y la seguridad de las personas y los bienes afectados, sin perjuicio de la aplicación de la normativa de protección civil.

2. La Administración portuaria puede cerrar temporalmente el dominio público al uso público o privativo si las circunstancias así lo aconsejan, para evitar riesgos para la vida, la integridad física o la seguridad de los usuarios, o en otras situaciones anómalas o excepcionales.

Artículo 87. *Mercancías peligrosas.*

1. Corresponde a la Administración portuaria controlar el cumplimiento de la normativa sobre admisión, manipulación y almacenaje de mercancías peligrosas en los puertos y las instalaciones marítimas menores, bajo el régimen de coordinación y cooperación con las demás autoridades competentes en la materia.

2. En las operaciones de manipulación, almacenaje y transporte interno de mercancías peligrosas, debe disponerse de un estudio de seguridad, de un plan de emergencia interior y de un plan de emergencia exterior en la forma establecida por la legislación sectorial.

Asimismo, debe disponerse de un centro de control de emergencias con las funciones, la organización y el equipamiento que establece la legislación sectorial.

Sección segunda. Protección portuaria

Artículo 88. *Protección portuaria.*

1. Corresponde a la Administración portuaria, sin perjuicio de lo dispuesto por la normativa en materia de protección de las infraestructuras críticas:

a) Ejercer las funciones de autoridad de protección portuaria, en la forma establecida por la legislación sectorial sobre mejora de la protección portuaria.
b) Efectuar y aprobar las evaluaciones de protección portuaria, y aprobar, modificar o revisar los planes de protección portuaria, previo informe vinculante del departamento competente en materia de seguridad.
c) Nombrar a los oficiales de protección portuaria.
d) Coordinar, ejecutar y supervisar la aplicación de las medidas establecidas por la legislación sobre mejora de la protección de los buques y las instalaciones portuarias ante la amenaza de actos ilícitos deliberados, sin perjuicio de las competencias de la Policía de la Generalidad-Mossos d'Esquadra y otros órganos de las administraciones públicas y de las responsabilidades que en esta materia corresponden a los usuarios y a los concesionarios.

2. La autoridad de protección portuaria debe constituir, para cada uno de los puertos que gestiona, un comité consultivo de protección del puerto con el objetivo de prestar asesoramiento en el desarrollo de los procedimientos o las directrices tendentes a la mejora de la implantación de las medidas de protección del puerto, de conformidad con las normas organizativas que apruebe la Generalidad. La Policía de la Generalidad-Mossos d'Esquadra, atendiendo a sus competencias en materia de seguridad pública y dadas sus funciones de policía integral, incluidas la protección y la custodia que ejerce en las infraestructuras del sistema portuario, debe formar parte del comité consultivo de protección del puerto, con carácter permanente, por invitación de la autoridad de protección portuaria, así como la policía local del municipio donde se está ubicado el puerto, de acuerdo con las competencias que le reconoce la legislación reguladora de las policías locales.
3. La autoridad de protección portuaria debe denegar la entrada a todo buque que no suministre la información sobre protección establecida en la legislación sectorial, excepto si el buque está exento de ello por resolución del órgano administrativo competente.

TÍTULO IV

Servicios en el sistema portuario

CAPÍTULO I

Servicios portuarios

Artículo 89. *Concepto, clases y régimen jurídico de los servicios portuarios.*

1. Son servicios portuarios las prestaciones que se ofrecen al público para satisfacer las necesidades marítimas y portuarias mínimas para un funcionamiento adecuado.
2. Los servicios portuarios se clasifican en generales y específicos.
3. Los servicios portuarios generales son de titularidad pública y comprenden las siguientes operaciones:

a) La inspección, la ordenación y el control del tráfico de buques, mercancías, personas, equipajes, vehículos y conductores en la zona de servicio.
b) La conservación y el mantenimiento de las aguas, las infraestructuras y las superestructuras portuarias de la zona de servicio.
c) La seguridad y la vigilancia de los espacios comunes de la zona de servicio, así como la prevención de incendios y la prevención y el control de emergencias en la zona, sin perjuicio de las competencias que correspondan a otras administraciones públicas.

d) La instalación y el mantenimiento de señales, balizas y otras ayudas a la navegación que sirvan de aproximación y acceso del buque o las embarcaciones al puerto, así como su balizamiento interior.

e) La limpieza de las aguas y de los espacios terrestres comunes de la zona de servicio y el alumbrado de los espacios comunes de esa misma zona.

f) La recogida de residuos en la zona de servicios, sin perjuicio de las competencias de otras administraciones públicas.

g) La puesta a disposición del usuario del uso de una rampa para el lanzamiento y la recogida de las embarcaciones, en función de la disponibilidad.

4. Los servicios portuarios específicos son de interés general y comprenden las siguientes operaciones:

a) El practicaje.

b) El amarre y desamarre de buques y embarcaciones cuando sea preceptivo.

c) El remolque portuario.

d) La recepción de los desechos generados por buques y embarcaciones y de residuos de carga, de acuerdo con lo establecido en los artículos 80 y 101.

e) La carga, la estiba, la descarga, la desestiba y el transbordo de mercancías.

5. Los servicios portuarios, en tanto están destinados a satisfacer el interés general, son de utilización general, salvo en el supuesto de que en el título se establezca un uso restringido.

CAPÍTULO II

Servicios portuarios generales

Artículo 90. *Prestación de los servicios portuarios generales.*

1. En los puertos y las instalaciones portuarias gestionados directamente por la Administración portuaria, los servicios portuarios generales deben ser prestados preferentemente con recursos personales y materiales propios, sin perjuicio de que puedan ser objeto de contratación en los términos establecidos por la normativa vigente.

2. La Administración portuaria, sin perjuicio del apartado 1, puede encargar la realización de algún servicio portuario general a otros órganos o entidades de la Generalidad o a otras administraciones públicas, por razones de eficacia o si no posee los medios técnicos idóneos para llevarlos a cabo, siempre que no tengan por objeto ninguno de los contratos sujetos a la normativa sobre contratación pública.

3. En los puertos y las instalaciones portuarias gestionados indirectamente, la prestación de los servicios portuarios generales es responsabilidad de la persona o entidad gestora en la forma especificada en el título habilitante, la cual puede contratar tales servicios a un tercero, en los términos establecidos por la normativa vigente.

CAPÍTULO III

Servicios portuarios específicos

Artículo 91. *Prestación de los servicios portuarios específicos.*

1. En las instalaciones portuarias gestionadas directamente por la Administración portuaria, los servicios portuarios específicos deben ser prestados por personas físicas o jurídicas o por entidades sin personalidad jurídica mediante el otorgamiento de la correspondiente autorización, que permite que el autorizado ceda la prestación de tales servicios a un tercero, en los términos establecidos por la normativa aplicable.

2. La autorización destinada a la gestión del servicio portuario específico tiene una duración inicial máxima de cinco años. Si el plazo inicial fuese insuficiente para amortizar la inversión económica prevista, la Administración portuaria puede ampliar este plazo en la forma y con la duración establecidas por reglamento.

3. Los servicios portuarios específicos pueden ser prestados directamente por la Administración portuaria o bien a través de encargo en la forma establecida para los de carácter general, si no hay personas físicas o jurídicas interesadas en prestar el servicio del que se trate o si circunstancias sobrevenidas exigen su prestación.

Artículo 92. *Libertad de acceso y prohibición de monopolio.*

1. Se reconoce la libertad de acceso a la prestación de los servicios portuarios específicos a cualquier persona física o jurídica o entidad sin personalidad jurídica que cumpla los requisitos establecidos por la normativa aplicable.

2. Las autorizaciones que otorgue la Administración portuaria para la prestación de los servicios portuarios específicos tienen carácter reglado y no otorgan derecho a la realización del servicio en régimen de exclusiva o monopolio. El número máximo de prestadores de servicio puede limitarse por razones de disponibilidad de espacios y capacidad de las instalaciones, por seguridad o por otras razones debidamente motivadas.

3. En una misma infraestructura portuaria, una persona física o jurídica o entidad sin personalidad jurídica no puede prestar más de un servicio portuario específico. Sin embargo, si existe una situación de clara insuficiencia en la demanda de los servicios de remolque o amarre y desamarre de buques y embarcaciones, la Administración portuaria puede autorizar que una misma persona física o jurídica o entidad sin personalidad jurídica pueda prestar ambos servicios.

Artículo 93. *Régimen de solicitud de los servicios.*

1. Los servicios portuarios específicos deben prestarse a solicitud de los usuarios. Sin embargo, la utilización de los servicios de practicaje y remolque portuario es obligatoria cuando así lo determine la Administración marítima o portuaria conforme a lo establecido en la legislación sectorial.

2. El servicio de recepción de desechos generados por buques y embarcaciones y de residuos de carga es de uso obligatorio, excepto en los supuestos establecidos en la legislación sectorial.

3. Aunque la utilización de un servicio portuario específico no sea obligatoria, la Administración portuaria puede exigirla por razones de seguridad o de protección del medioambiente debidamente motivadas.

CAPÍTULO IV

Autorización de la prestación de servicios portuarios específicos

Artículo 94. *Derechos, deberes y obligaciones.*

1. La persona que presta un servicio portuario específico tiene los siguientes derechos:

a) Percibir las tarifas correspondientes de los usuarios y, si procede, someterlas a actualización y revisión con sujeción a lo establecido por el ordenamiento jurídico y en la forma que especifique la autorización.

b) Suspender temporalmente la prestación del servicio al usuario, previa comunicación a la Administración portuaria, en los supuestos y plazos fijados por reglamento.

c) Percibir las contraprestaciones económicas que corresponda como consecuencia de la cooperación en la prestación de servicios de seguridad, salvamento, lucha contra la contaminación, emergencias y extinción de incendios, o en virtud de cualquier otra cooperación o colaboración.

2. La persona que presta el servicio portuario específico tiene los siguientes deberes y obligaciones:

a) Prestar el servicio con sujeción a lo establecido por el ordenamiento jurídico y en la forma especificada en la autorización.

b) Someterse a las tarifas máximas fijadas por la Administración portuaria.

c) Satisfacer los tributos portuarios legalmente exigibles y concertar y mantener en vigor los seguros y las garantías exigidas legalmente.

d) Suministrar a la Administración portuaria la información que corresponda para la correcta prestación del servicio, incluidas la comunicación de las incidencias, las reclamaciones o los cambios en la composición accionarial o de participación.

e) Admitir la utilización del servicio por cualquier usuario de acuerdo con los principios de igualdad, universalidad y no discriminación.

f) Los demás deberes y obligaciones que se determinen por reglamento.

3. La Administración portuaria puede dictar órdenes a la persona autorizada con la finalidad de instar al cumplimiento de sus deberes y obligaciones. Las órdenes deben ajustarse a lo establecido por las normas reguladoras del dominio público portuario.

Artículo 95. *Modificación y extinción.*

1. La modificación y la extinción de la autorización para la prestación de un servicio portuario específico puede producirse por alguna de las causas establecidas en los artículos 40 y 42, respectivamente. La revocación y la caducidad, además de las causas establecidas en el artículo 42, pueden producirse por las siguientes causas:

a) La transmisión por actos entre vivos de la autorización sin haber sido autorizada o comunicada a la Administración portuaria es causa de revocación.

b) No haber alcanzado el rendimiento o tráfico mínimo fijado en la autorización durante dos años consecutivos es causa de caducidad.

2. En el servicio portuario específico de carga, estiba, descarga, desestiba y transbordo de mercancías es causa de revocación de la autorización el incumplimiento de las obligaciones que corresponden a la empresa estibadora.

Artículo 96. *Procedimiento de modificación y extinción.*

1. El procedimiento para modificar la autorización debe tramitarse y resolverse en el plazo de un mes. Si el procedimiento se hubiese iniciado a solicitud de la persona interesada, el vencimiento del plazo establecido para dictar y notificar la resolución expresa determina la desestimación de la petición. Si se hubiese promovido de oficio, determina la caducidad del procedimiento.

2. A excepción de la extinción por resolución judicial firme, el procedimiento para declarar la extinción de la autorización debe tramitarse en el plazo de nueve meses. Si el procedimiento es iniciado de oficio por la Administración portuaria, el vencimiento del plazo sin que se haya dictado y notificado la resolución expresa determina su caducidad. Si el procedimiento se inicia a petición de la persona autorizada, el vencimiento del plazo sin que se haya dictado y notificado la resolución expresa determina la desestimación de la petición.

3. Iniciado el procedimiento, el órgano competente para resolver puede adoptar las medidas provisionales que considere necesarias para asegurar la eficacia de la resolución que pueda recaer. Entre dichas medidas puede adoptarse la suspensión temporal de la prestación del servicio.

Artículo 97. *Transmisión.*

1. La autorización destinada a la gestión de un servicio portuario específico puede transmitirse en las condiciones establecidas por el artículo 55, siempre que hayan transcurrido dos años, por lo menos, desde la fecha de otorgamiento de la autorización.

2. La solicitud de transmisión debe resolverse en el plazo de tres meses. El vencimiento del plazo establecido para dictar y notificar la resolución expresa determina que quede estimada la petición.

3. Una vez autorizada la transmisión, el cesionario se subroga en todos los derechos y obligaciones del cedente.

4. La autorización de prestación de un servicio portuario específico no puede transmitirse por causa de muerte.

CAPÍTULO V

Reglas particulares de los servicios portuarios específicos

Artículo 98. *Servicio de practicaje.*

1. A efectos de la presente ley, se entiende por practicaje el servicio de asesoramiento a los capitanes o patrones de buques y artefactos flotantes, para facilitarles la entrada y salida a puerto y las maniobras náuticas dentro del mismo, en condiciones de seguridad y en los términos establecidos por la presente ley, por la reglamentación general que regule dicho servicio y por las demás disposiciones normativas que sean de aplicación. Durante el servicio, corresponde al capitán o patrón del buque el mando y la dirección de cualquier maniobra.

2. El servicio de practicaje se presta a bordo de los buques, e incluye las instrucciones impartidas por la persona que presta el servicio de practicaje desde el momento en que salgan de la estación de practicaje para velar por la seguridad de la navegación, de los buques, de la tripulación, de las instalaciones portuarias y de los usuarios del servicio.

3. No están comprendidas en el ámbito del servicio de practicaje las actividades privadas de practicaje, siempre que se den las circunstancias establecidas por la normativa aplicable. En cualquier caso, corresponde a la Administración portuaria autorizar el ejercicio de la actividad privada de practicaje en la forma establecida para las restantes actividades económicas.

4. Las actividades incluidas en el servicio de practicaje deben ser realizadas por trabajadores que estén en posesión de la cualificación adecuada. La empresa debe garantizar que cada trabajador ha recibido la formación adecuada, tanto la requerida por la especificidad del puesto de trabajo como en materia de prevención de riesgos laborales.

5. Corresponde a la Administración portuaria el nombramiento de aquellos que deben prestar el servicio de practicaje entre las personas debidamente habilitadas para prestarlo, su revocación y la habilitación temporal como personal para prestar el servicio de practicaje en las infraestructuras portuarias de competencia de la Generalidad. Asimismo, corresponde a la Administración determinar el número de personas necesarias para la prestación del servicio en la forma establecida por la normativa aplicable.

6. La Administración portuaria puede establecer un servicio de practicaje común para todos los puertos con el número de personas que considere adecuado a las necesidades del servicio.

Artículo 99. *Servicio de remolque portuario.*

1. A efectos de la presente ley, se entiende por remolque portuario el servicio cuyo objeto es la operación náutica de ayuda a los movimientos de un buque, denominado remolcado, siguiendo las instrucciones del capitán o patrón del buque, mediante el auxilio de otro u otros buques, denominados remolcadores, que proporcionan la fuerza motriz o, si procede, el acompañamiento o su puesta a disposición dentro de los límites de las aguas incluidas en la zona de servicio del puerto.

2. El servicio de remolque portuario comienza cuando el remolcador procede a ejecutar la orden inicial dada por la persona que dirige el buque remolcado o por la persona que presta el servicio de practicaje con el consentimiento de quien dirige el buque remolcado que guarde relación con el servicio que se llevará a cabo, y acaba en el momento de haberse cumplido la orden final dada por el mencionado mando o por la persona que presta el servicio de practicaje con su consentimiento.

3. Durante el servicio de remolque portuario, corresponden al capitán o al patrón del buque remolcado el mando y la dirección de cualquier maniobra.

4. Las actividades incluidas en el servicio de remolque portuario deben realizarse por trabajadores que estén en posesión de la calificación adecuada. La empresa debe garantizar que cada trabajador ha recibido la formación adecuada, tanto la requerida por la especificidad del puesto de trabajo como en materia de prevención de riesgos laborales.

Artículo 100. *Servicio de amarre.*

1. A efectos de la presente ley, se entiende por amarre de buques el servicio cuyo objeto consiste en recoger los amarres de un buque, acarrearlos y fijarlos en los elementos dispuestos a tal fin, siguiendo las instrucciones del capitán o patrón del buque, en el sector de amarre designado por la entidad o persona encargada de la gestión de la instalación portuaria, en el orden conveniente para facilitar las operaciones de atraque, desamarre y desatraque.

2. A efectos de la presente ley, se entiende por desamarre de buques el servicio cuyo objeto consiste en soltar los amarres de un buque de los elementos de fijación a los que está amarrado siguiendo las instrucciones del capitán o patrón sin afectar las condiciones de amarre de los buques contiguos.

3. Durante el servicio de amarre y desamarre de buques corresponden al capitán o patrón del buque el mando y la dirección de cualquier maniobra.

4. Las actividades incluidas en el servicio de amarre deben ser realizadas por trabajadores que estén en posesión de la cualificación adecuada. La empresa debe garantizar que cada trabajador ha recibido la formación adecuada, tanto la requerida por la especificidad del puesto de trabajo como en materia de prevención de riesgos laborales.

Artículo 101. *Servicio de recepción de desechos.*

1. A efectos de la presente ley, se entiende por servicio de recepción de desechos generados por buques y embarcaciones y de residuos de carga el servicio que consiste en la recogida de los desechos y los residuos y, si procede, el almacenaje, clasificación y preparación previa de estos en la zona de servicio del puerto para su transporte a una instalación de tratamiento autorizada por la administración competente en la materia. En cualquier caso, en el servicio de recepción de desechos debe garantizarse una recogida selectiva y debe priorizarse la reducción y la reutilización de los desechos generados.

2. Son desechos generados por buques todos los residuos, incluidos las aguas residuales y los desechos distintos de los residuos de carga, producidos durante el servicio del buque y que están regulados en los anexos I, IV y V o VI del Convenio MARPOL 73/78, así como los residuos relacionados con la carga, tal y como definen las directrices para la aplicación del anexo V de dicho convenio.

3. Son residuos de carga los restos de cualquier material del cargamento que se encuentre a bordo en bodegas de carga o tanques y que permanezcan presentes tras completarse los procedimientos de descarga y las operaciones de limpieza, incluidos los residuos resultantes de las operaciones de carga y descarga y los derrames.

4. Los desechos generados por buques y embarcaciones y los residuos de carga se consideran residuos a efectos de la legislación sectorial. Las aguas residuales que cumplan los parámetros establecidos por la normativa de aguas tienen la consideración de aguas residuales urbanas.

5. Los interesados en prestar el servicio de recepción de desechos y de aguas residuales deben cumplir, además de los requisitos establecidos con carácter general, los siguientes requisitos:

a) Para las tareas de recogida, transporte, manipulación o tratamiento de los desechos generados por buques y embarcaciones o de residuos de carga, hay que estar en posesión de las autorizaciones exigidas por la normativa de aplicación en materia de residuos. Para las tareas de recogida y tratamiento de las aguas residuales, hay que estar en posesión de las autorizaciones y los permisos establecidos por la legislación de aguas.

b) Para utilizar medios flotantes en la prestación del servicio, hay que estar en posesión de un certificado de aptitud expedido por la administración competente en la materia en la forma establecida por la legislación sectorial.

c) Debe acreditarse documentalmente que se está en disposición de entregar los desechos y residuos recogidos a una instalación de tratamiento o eliminación autorizada por la administración competente en la materia.

d) Deben acreditar, en todos los casos, que están al corriente de las obligaciones tributarias municipales relativas a la tasa de recogida de residuos.

6. Los titulares de una autorización para prestar el servicio de recepción de desechos deben llevar un registro de los servicios que prestan a los buques y las embarcaciones, en el que deben constar, como mínimo, los siguientes datos:

a) La fecha y hora de inicio de la prestación del servicio.
b) La fecha y hora de finalización del servicio.
c) El nombre y la bandera del buque o embarcación.
d) La cantidad y el tipo de residuo recibido.
e) Las incidencias acaecidas durante la prestación del servicio.

7. El registro debe documentarse en un libro foliado.

8. Las actividades incluidas en el servicio de recepción de desechos deben ser realizadas por trabajadores que estén en posesión la calificación adecuada. La empresa debe garantizar que cada trabajador ha recibido la formación adecuada, tanto la requerida por la especificidad del puesto de trabajo como en materia de prevención de riesgos laborales.

Artículo 102. *Servicio de carga, estiba, descarga, desestiba y transbordo de mercancías.*

1. Son servicio de carga, estiba, descarga, desestiba y transbordo de mercancías las operaciones objeto de tráfico marítimo que permitan la transferencia de mercancías entre buques, o entre buques y tierra u otros medios de transporte, en la zona de servicio portuaria.

2. A efectos exclusivos del servicio de carga y estiba de mercancías, dichas operaciones comprenden:

a) La recogida de la mercancía en el puerto y su transporte horizontal hasta el costado del buque en operaciones relacionadas con la carga.
b) La aplicación de cualquier dispositivo que permita izar o transferir la mercancía directamente, o desde el muelle, habiendo sido previamente depositada o apilada en este, al costado del buque.
c) El izado o transferencia de la mercancía y su colocación en la bodega o a bordo del buque.
d) El embarque de la mercancía por medios rodantes en el buque.
e) La estiba de la mercancía en bodega o a bordo del buque.

3. A efectos exclusivos del servicio de desestiba y descarga, las operaciones comprenden:

a) La desestiba de mercancías en la bodega del buque, comprendiendo todas las actividades necesarias para la partición de la carga y su colocación al alcance de los medios de izado o transferencia.
b) La aplicación de cualquier dispositivo que permita izar o transferir la mercancía.
c) El izado o transferencia de la mercancía y su colocación en un medio de transporte o en el muelle al costado del buque.
d) El desembarque de la mercancía del buque por medios rodantes.
e) La descarga de la mercancía, bien sobre vehículos de transporte terrestre, bien sobre el muelle para recogerla con vehículos o medios de transporte que la trasladen a la zona de almacenaje o depósito dentro del puerto, así como las tareas de depositar y apilar la mercancía en dicha zona.

4. A efectos exclusivos del servicio de transbordo, la operación comprende la desestiba en el primer buque, la transferencia de la mercancía directamente desde un buque a otro y la estiba en el segundo buque.

5. A efectos exclusivos del servicio de carga, estiba, descarga, desestiba y transbordo de mercancías, no tienen la consideración de mercancía objeto de tráfico marítimo:

a) Los bienes propiedad de la Administración portuaria.
b) La pesca fresca y los productos de la misma elaborados a bordo.
c) Los desechos y los residuos generados por el buque, y los desechos y los residuos de carga procedentes de los buques.

6. A efectos exclusivos del servicio de carga, estiba, descarga, desestiba y transbordo, no quedan comprendidas en el mismo las siguientes operaciones:

a) Las operaciones en puertos o instalaciones portuarias bajo el régimen de concesión o autorización, siempre que estas instalaciones estén directamente relacionadas con plantas de transformación o procesamiento industrial y las operaciones no sean realizadas por una empresa estibadora.

b) Las operaciones relativas a los equipajes y efectos personales de los pasajeros y de la tripulación.

c) Las actividades complementarias de sujeción y suelta de la carga a bordo del buque, si son realizadas por las tripulaciones de los buques.

d) Las operaciones de carga, descarga y transbordo, si se realizan por tubería, siempre que no haya que contratar personal.

e) Las operaciones de carga, descarga y transbordo para el avituallamiento o aprovisionamiento de buques, si, para esta última operación, no hay que contratar personal, así como la carga o descarga de piezas y recambios para la reparación del buque y la maquinaria y herramientas necesarias para dichos trabajos. Se consideran operaciones de avituallamiento las referidas a los siguientes productos: agua, combustibles, carburantes, lubricantes y demás aceites de uso técnico.

7. Los titulares de una autorización de un servicio portuario específico de carga, estiba, descarga, desestiba y transbordo de mercancías deben cumplir los requisitos que determine la autoridad portuaria para dicho servicio en cada puerto en materia de volumen mínimo de tráfico, de seguridad en equipos y de maquinaria puesta a disposición de las operativas portuarias, así como las demá0073 obligaciones que se determinen por reglamento. A tales efectos, los titulares de las autorizaciones se denominan empresas estibadoras.

8. Las actividades incluidas en el servicio de carga, estiba, descarga, desestiba y transbordo de mercancías deben ser realizadas por trabajadores debidamente cualificados. La empresa debe garantizar que los trabajadores han recibido una formación adecuada a su puesto de trabajo, tanto específica por la especialidad del puesto de trabajo como en materia de prevención de riesgos laborales.

Artículo 103. *Garantía de las actividades sindicales.*

La Administración portuaria debe garantizar la libertad sindical de los trabajadores en la zona portuaria y que en ella puedan llevarse a cabo las actividades de representación sindical.

CAPÍTULO VI

Régimen jurídico de los elementos portuarios

Sección primera. Régimen general

Artículo 104. *Cesión de elementos portuarios.*

1. Los distintos elementos y espacios de tierra y agua de la zona de servicio portuario pueden ser objeto de cesión temporal de uso y disfrute a través de contratos concertados entre las empresas que gestionan el puerto y otras personas físicas o jurídicas. Estos contratos se rigen por el derecho privado en cuanto a las relaciones entre las partes contractuales y deben sujetarse a la normativa vigente en materia portuaria y al título habilitante, sin que puedan superar el plazo establecido en el contrato de gestión del puerto.

2. La cesión temporal de uso y disfrute de los elementos portuarios y de los espacios de tierra y agua de la zona de servicio portuario puede ser por todo el plazo establecido en el contrato de gestión del puerto o por plazos parciales, según lo que se acuerde en contrato privado.

3. En caso de que la Administración lleve la gestión directa de los elementos portuarios, la utilización de los mismos se articula a través de los títulos habilitantes establecidos en el artículo 36.

4. La cesión temporal no altera en ningún caso la responsabilidad única del titular del contrato de gestión del puerto ante la Administración portuaria, que está facultada para imponer cláusulas mínimas en los títulos habilitantes que garanticen los legítimos intereses de aquellas personas a quienes se cede.

5. Los contratos de cesión que concierten las empresas que gestionan los puertos no generan obligación alguna para la Administración y las relaciones laborales que puedan implicar se extinguen al extinguirse el contrato de cesión o, si procede, el título habilitante portuario.

6. La transmisión del derecho de uso y disfrute sobre cualquier elemento portuario debe comunicarse fehacientemente a quien gestiona el puerto, que debe verificar que se dan en él las condiciones necesarias y, si procede, debe autorizarlo. En el caso de transmisión entre vivos, quien gestiona el puerto puede ejercer el derecho de tanteo en el plazo de un mes. En caso de ejecución forzosa, puede ejercer el derecho de tanteo o retracto.

7. Los contratos de cesión temporal pueden formalizarse en escritura pública e inscribirse en el Registro de la Propiedad, en la forma establecida por la legislación hipotecaria.

Sección segunda. Régimen específico

Artículo 105. *Régimen de los puntos de amarre y las plazas de aparcamiento en tierra.*

1. La ocupación de los puntos de amarre por parte de las embarcaciones se ajusta a los criterios técnicos y condiciones recogidos en las recomendaciones oficiales de navegabilidad y de seguridad en materia portuaria y en la ordenación de la zona de servicio, bajo la dirección y responsabilidad de la persona que gestiona el puerto.

2. La cesión temporal del uso y disfrute de puntos de amarre y plazas de aparcamiento en tierra no reservados al uso público se rige por el derecho privado en cuanto a las relaciones entre las partes contractuales. Estos contratos deben sujetarse a las disposiciones de la presente ley, a sus normas de desarrollo y a las cláusulas del correspondiente título habilitante.

3. Los contratos de cesión de puntos de amarre y plazas de aparcamiento en tierra, sin perjuicio de las cláusulas de carácter privado que se acuerden entre las partes, confieren un derecho de uso preferente. Este derecho se ajusta a los términos que establezca el reglamento general de explotación y policía de los puertos. La dirección del puerto, de forma justificada, puede variar temporalmente la ubicación de los puntos de amarre y de aparcamiento.

4. La Administración portuaria debe fijar los importes máximos exigibles de los servicios públicos, en función de la zona donde esté situado el puerto, de la temporada, del período de estancia y del tipo de embarcación. Las tarifas deben hacerse públicas y deben estar a disposición de los usuarios.

5. Las embarcaciones amarradas en cualquier puerto o instalación portuaria deben destinarse habitualmente a la navegación. Es responsabilidad del armador acreditar en cada momento que la embarcación dispone de la documentación exigible y de los correspondientes seguros. En ausencia del armador, esa obligación corresponde al titular del correspondiente derecho de amarre, que es su responsable.

6. Queda prohibido el uso de artefactos para usos habitacionales, residenciales, hoteleros u otros tipos de usos y actividades turísticas, excepto en el caso de autorización expresa concedida por la autoridad portuaria. El plan director urbanístico portuario puede establecer, además, otras limitaciones, requisitos o prohibiciones relativos al uso de las embarcaciones amarradas en el correspondiente puerto, teniendo en cuenta sus características singulares.

7. La estancia de las tripulaciones en la embarcación, como complemento de la actividad principal, que es la navegación, requiere comunicación a la dirección del puerto, que debe oponerse a la misma si la instalación no dispone de los servicios necesarios o si la embarcación no puede garantizar de forma autónoma el cumplimiento en materia de seguridad, residuos, vertidos y medioambiente.

8. El ejercicio de las facultades de inspección y disciplina y de las sancionadoras por el incumplimiento de las disposiciones contenidas en los apartados 6 y 7 corresponden, por

razón de la materia, y de forma coordinada, a la Administración portuaria y al ayuntamiento del término municipal donde esté situado el puerto, en los respectivos ámbitos competenciales.

Artículo 106. *Chárter náutico.*

1. Las embarcaciones destinadas a contrato de arrendamiento náutico conforme a la normativa sobre navegación marítima deben utilizar los puntos de amarre en las mismas condiciones que las demás embarcaciones deportivas, siendo responsables solidarios tanto el patrón de la embarcación como el arrendador.

2. La actividad de chárter náutico se asimila al régimen establecido en el artículo 68 para las actividades en régimen de comunicación.

Artículo 107. *Puntos de amarre en tránsito.*

1. Debe garantizarse la disponibilidad de puntos de amarre y prestación de los servicios portuarios a las embarcaciones en tránsito que se ajusten a las características de la instalación portuaria. Los títulos habilitantes para la gestión de puertos e instalaciones portuarias deben establecer los términos y las condiciones para garantizar dicho servicio teniendo en cuenta el número y los tipos de amarraderos existentes y las características del puerto.

2. La ocupación de un puesto de amarre en tránsito implica la obligación de abonar la correspondiente tarifa.

Artículo 108. *Cesión de otros elementos portuarios.*

1. La cesión de los locales comerciales y de ocio debe realizarse previa comunicación al ayuntamiento y debe establecer que el ejercicio de cualquier actividad que se lleve a cabo en los mismos debe cumplir la normativa portuaria y el reglamento de explotación y policía portuaria, además de la normativa sectorial en materia de actividades, y que cualquier incumplimiento conlleva la rescisión del contrato. También debe realizarse la comunicación previa al ayuntamiento en el caso de transmisión de la titularidad de las actividades que se llevan a cabo en dichos locales.

2. La ampliación o reforma de los locales comerciales y de ocio objeto de cesión a terceras personas debe disponer de autorización del gestor del puerto y del título habilitante que corresponda.

3. Las actividades vinculadas a los usos portuarios complementarios en los locales comerciales y de ocio se rigen por la normativa sectorial de actividades, sin perjuicio de las condiciones que se incorporen en los títulos habilitantes derivados del apartado 1.

CAPÍTULO VII

Sector pesquero

Artículo 109. *Instalaciones portuarias con actividad pesquera.*

1. Los puertos con instalaciones portuarias destinadas al sector pesquero tienen que disponer, como mínimo, de instalaciones destinadas al amarre y la descarga de los productos pesqueros y de instalaciones destinadas a la manipulación, preparación, comercialización y distribución de los productos pesqueros.

2. El desembarque de los productos pesqueros debe realizarse en los muelles delimitados a tal efecto por la Administración portuaria.

3. En todos los expedientes para el establecimiento o el cambio de base fija o temporal y actividades de acuicultura es preceptivo y de carácter vinculante el informe de la Administración portuaria sobre la disponibilidad de amarre para la actividad pesquera, su adecuación a las necesidades de la embarcación y de la disponibilidad de servicios de comercialización y de prestación de servicios portuarios.

4. Deben establecerse por reglamento las condiciones de las instalaciones portuarias destinadas al sector pesquero.

Artículo 110. *Naves de comercialización de productos pesqueros y actividades complementarias.*

1. Las naves de clasificación y venta de pescado son bienes afectos al servicio portuario de titularidad pública destinados a la primera venta de los productos de la pesca y centros de control y comercialización que disponen de las instalaciones necesarias para llevar a cabo su función.

2. La primera comercialización del pescado desembarcado en los puertos pesqueros se realiza en las naves de clasificación y venta de pescado. La gestión es indirecta, a través del otorgamiento de la correspondiente concesión que habilite a su gestión y aprovechamiento. La concesión otorgada para la explotación puede autorizar la realización por parte de la empresa concesionaria de actividades complementarias de apoyo a la actividad pesquera del correspondiente puerto. El procedimiento de otorgamiento de la concesión se halla regulado en el libro segundo.

3. Las actividades complementarias que el sector pesquero lleva a cabo en los puertos con actividad pesquera autorizada deben disponer de la correspondiente autorización de la Administración portuaria. Debe garantizarse la compatibilidad de esas actividades con los servicios portuarios, la operativa del puerto y la disponibilidad de la zona de servicio afectada.

4. Las actividades de transferencia de productos pesqueros en la zona de servicio portuaria se llevan a cabo en las zonas habilitadas por la Administración portuaria.

TÍTULO V

Régimen económico y financiero del sistema portuario

CAPÍTULO I

Normas generales sobre el régimen económico y financiero

Artículo 111. *Principio de autosuficiencia financiera.*

El régimen económico y financiero del sistema portuario se rige por el principio de autosuficiencia financiera. De acuerdo con este principio, los ingresos económicos de la Administración portuaria deben ser suficientes para hacer frente a:

a) Los gastos de explotación, conservación, depreciación y amortización.

b) Las obligaciones legalmente exigibles.

c) El mantenimiento y la mejora de las condiciones medioambientales y de seguridad.

d) La obtención de un rendimiento razonable en la explotación que permita la financiación de las inversiones y los gastos destinados a la creación, ampliación y mejora de las infraestructuras y superestructuras portuarias.

Artículo 112. *Ingresos económicos de la Administración portuaria.*

1. Los ingresos económicos de la Administración portuaria están constituidos, entre otros, por:

a) Los recursos legalmente asignados a Puertos de la Generalidad.

b) El producto de los tributos, precios, penalizaciones contractuales, multas coercitivas y pecuniarias, intereses y demás prestaciones patrimoniales de carácter público exigidas en las instalaciones portuarias sometidas al control y la tutela del departamento competente en materia de puertos.

c) Los ingresos derivados de las operaciones patrimoniales efectuadas por el departamento competente en materia de puertos, en procedimientos relacionados con sus funciones y competencias en materia portuaria.

d) El importe de las garantías adquiridas por el departamento competente en materia de puertos a través de la prescripción o confiscación en procedimientos relacionados con sus funciones y competencias en materia portuaria.

2. Los ingresos económicos de la Administración portuaria forman parte del presupuesto de ingresos de Puertos de la Generalidad. Estos recursos están afectados al cumplimiento del principio de autosuficiencia financiera.

CAPÍTULO II

Normas generales sobre los tributos portuarios

Artículo 113. *Tributos portuarios.*

Los tributos portuarios que regula la presente ley corresponden a tasas portuarias.

Artículo 114. *Concepto de tasas portuarias.*

1. Las tasas portuarias son los tributos cuyo hecho imponible consiste en la utilización privativa o el aprovechamiento especial del dominio público portuario, así como la prestación de servicios portuarios generales o la realización de actividades administrativas de competencia de la Administración portuaria que afectan o benefician particularmente a los contribuyentes o se refieren a ellos.

2. Se entiende que la actividad administrativa o servicio afecta o beneficia al contribuyente, o se refiere a él, si ha sido motivada, directa o indirectamente, por este, por el hecho de que sus actuaciones u omisiones obliguen a la Administración portuaria a llevar a cabo actividades o a prestar servicios de su competencia.

Artículo 115. *Clases de tasas portuarias.*

1. Las tasas portuarias se clasifican en:

a) Tasas por la utilización privativa del dominio público portuario.
b) Tasas por el aprovechamiento especial del dominio público portuario.
c) Tasas por la prestación de servicios o la realización de actividades administrativas.

2. Son tasas por la utilización privativa del dominio público portuario:

a) La tasa de ocupación privativa del dominio público portuario.
b) La tasa de almacenaje de mercancías.
c) La tasa por la ocupación del dominio público portuario con bienes muebles destinados a la prestación de servicios portuarios específicos o al ejercicio de actividades económicas.
d) La tasa por la estancia de buques en la zona de varada.

3. Son tasas por el aprovechamiento especial del dominio público portuario:

a) La tasa de entrada y estancia de buques.
b) La tasa de atraque de buques.
c) La tasa de carga, descarga, transbordo y tránsito de mercancías.
d) La tasa de embarque, desembarque y tránsito de pasajeros y vehículos bajo régimen de pasaje.
e) La tasa de la pesca fresca.
f) La tasa de las embarcaciones deportivas o de tiempo libre.
g) La tasa de estacionamiento de vehículos.

4. Son tasas por la prestación de servicios o realización de actividades administrativas:

a) La tasa por la utilización de la báscula.
b) La tasa de seguridad portuaria.
c) La tasa por el servicio portuario de recepción obligatoria de los desechos generados por los buques.

Artículo 116. *Importe de las tasas portuarias.*

1. Los criterios metodológicos que se siguen para valorar cada tasa son los siguientes:

a) Para las tasas de utilización privativa del dominio público portuario: el valor de mercado del bien –terrenos, espejo de agua y edificios por zona de servicio portuaria– y en función de la clase e intensidad de los usos del dominio público portuario.

b) Para las tasas de aprovechamiento especial del dominio público portuario: el valor de mercado del bien –terrenos, espejo de agua y edificios por zona de servicio portuaria– y el valor de la utilidad obtenida.

c) Para las tasas por la prestación de servicios o la realización de actividades administrativas: coste del servicio o actividad.

2. El valor de mercado del bien ocupado o aprovechado se determina específicamente del siguiente modo:

a) Ocupación de terrenos: consiste en el valor de los terrenos, que se determina según criterios de mercado. A tal efecto, la zona de servicio debe dividirse en áreas funcionales y debe asignarse a los terrenos incluidos en cada una de ellas un valor, tomando como referencia otros terrenos del término municipal destinados a usos similares, especialmente aquellos que están calificados como usos comerciales o industriales. En la valoración final deben tenerse presentes las obras de infraestructura portuaria y el grado de urbanización de los terrenos y de las superficies, y debe reflejar asimismo el grado de centralidad y de conexión con los demás medios e infraestructuras de transporte y su localización.

b) Ocupación de las aguas del puerto: es el valor del espejo de agua, que se determina por referencia a los terrenos contiguos o, si procede, a las áreas de la zona de servicio con una finalidad o uso similar. En la valoración deben tomarse en consideración las condiciones de abrigo, profundidad y ubicación.

c) Ocupación de obras y de instalaciones: es el valor constituido por los conceptos de la anualidad contable de amortización, el valor del suelo ocupado y el valor de las obras e instalaciones.

d) Aprovechamiento del dominio público portuario: es el valor de los materiales aprovechados en relación con la media de los precios de mercado.

3. La valoración de los terrenos y del espejo de agua puede ser revisada cada cinco años, o antes si se producen modificaciones en la zona de servicio del puerto. Puertos de la Generalidad debe remitir al departamento competente en materia portuaria, con el informe preceptivo del departamento competente en materia de finanzas, la valoración de los terrenos y del espejo de agua. Esta valoración debe publicarse en el «Diari Oficial de la Generalitat de Catalunya».

4. El importe de las tasas por la prestación de un servicio o la realización de una actividad no puede exceder, en conjunto, del coste real o previsible del servicio o la actividad de que se trate o, en cualquier caso, del valor de la prestación recibida.

5. Para determinar el importe de las tasas se toman en consideración los costes directos e indirectos, incluidos los de carácter financiero, amortización del inmovilizado y, si procede, los necesarios para garantizar el mantenimiento y un ejercicio razonable del servicio o actividad por cuya prestación o realización se exige la tasa.

Artículo 117. *Modulación de la cuota líquida de las tasas portuarias.*

1. Para garantizar la efectiva aplicación del principio de autosuficiencia financiera y equilibrar la oferta de bienes, servicios y actividades en las distintas infraestructuras portuarias de competencia de la Generalidad, Puertos de la Generalidad puede acordar con carácter anual el establecimiento de incrementos o reducciones sobre la cuota líquida que hay que ingresar de todas o algunas de las tasas por aprovechamiento especial y utilización privativa del dominio público portuario exigibles en una determinada infraestructura portuaria, con el límite máximo del 20%.

2. Para garantizar el equilibrio territorial del sistema portuario catalán, promoviendo el desarrollo empresarial con el objetivo de generar un impacto económico y social sostenido en determinadas infraestructuras portuarias infrautilizadas por actividades de nueva creación, Puertos de la Generalidad puede acordar, para el cálculo de la tasa de ocupación privativa del dominio público portuario, en función de la inversión que deba efectuar el promotor de la actividad, aplicar una reducción de como máximo el 50 % de la base imponible de la tasa, determinada, en el último estudio de valoración de terrenos y espejo de

agua, como media del total de instalaciones portuarias, siempre que el valor resultante sea superior o igual al valor de la base imponible obtenido para la instalación en dicho estudio y por un plazo que no supere el número de años necesarios para recuperar la mitad de la inversión efectuada.

3. Las dos modulaciones a las que se refiere el presente artículo no pueden aplicarse de forma simultánea.

Artículo 118. *Repercusión.*

Si los tributos portuarios se cuantifican por el método de estimación objetiva, los sujetos pasivos pueden repercutirlos a terceros usuarios de las instalaciones portuarias con el límite del importe que les corresponda en el mencionado régimen.

Artículo 119. *Competencia en materia de gestión, recaudación y revisión de los tributos portuarios.*

Corresponde a Puertos de la Generalidad la gestión, recaudación y revisión de los tributos portuarios exigidos en las infraestructuras portuarias de competencia de la Generalidad.

Artículo 120. *Reglas especiales de gestión en materia tributaria.*

1. Las exenciones y bonificaciones establecidas por la presente son aplicadas por Puertos de la Generalidad previa solicitud de las personas obligadas tributariamente. Se exceptúa, no obstante, la bonificación para acogerse al método de estimación objetiva en la determinación de la cuota íntegra, que Puertos de la Generalidad aplica de oficio.

2. La Administración hidráulica está exenta del pago de las tasas portuarias por las instalaciones o actividades que lleve a cabo cuando se haya declarado formalmente una situación de escasez de recursos hídricos para gestionar un abastecimiento de emergencia o cuando participe en actividades para hacer frente a situaciones de contaminación portuaria o marítima.

Artículo 121. *Recaudación de los tributos portuarios.*

1. Corresponde a Puertos de la Generalidad la recaudación de los tributos portuarios en período voluntario, en la forma establecida por la normativa tributaria.

2. Corresponde al departamento competente en materia tributaria la recaudación de los tributos portuarios en período ejecutivo. A excepción de los recargos del período ejecutivo y de las costas del procedimiento de apremio, las cantidades recaudadas deben transferirse a las cuentas de Puertos de la Generalidad y deben formar parte de su presupuesto de ingresos.

3. El procedimiento de apremio puede concluir con la adjudicación de bienes a Puertos de la Generalidad cuando se trata de bienes cuya adquisición pueda interesar a la entidad y no se hayan adjudicado en el procedimiento de enajenación. En estos casos, la propuesta y la resolución sobre la adjudicación de bienes corresponden a los órganos competentes de Puertos de la Generalidad. Los bienes cuya adjudicación se haya acordado, así como los documentos necesarios para su inscripción en los registros públicos, deben entregarse o, si procede, ponerse a disposición de la entidad.

Artículo 122. *Garantías de la deuda tributaria.*

1. Los buques, las embarcaciones de recreo, las mercancías y las unidades de carga, los vehículos de tracción mecánica y los bienes muebles de apoyo al ejercicio de actividades económicas que las personas obligadas tributariamente utilizan para aprovechar o utilizar el dominio público portuario o que motivan la solicitud o recepción de servicios o actividades de competencia de la Administración portuaria están afectados al pago de los tributos portuarios.

2. Los adquirientes de todos los bienes a los que se refiere el apartado 1 responden subsidiariamente con ellos, por derivación de la acción tributaria, si no se paga la deuda. Los bienes y derechos transmitidos quedan afectos a la responsabilidad del pago de las

cantidades, liquidadas o no, correspondientes a los tributos que graven las transmisiones, adquisiciones o importaciones, sea cual sea su poseedor, salvo que este resulte ser una tercera persona protegida por la fe pública registral o se justifique la adquisición de los bienes con buena fe y justo título, en establecimiento mercantil o industrial, en el caso de bienes muebles no inscribibles.

3. Puertos de la Generalidad tiene derecho a retener, con preferencia sobre cualquiera, los buques, las embarcaciones de recreo, las mercancías y las unidades de carga, los vehículos de tracción mecánica y los bienes muebles de apoyo al ejercicio de actividades económicas para el pago de los tributos portuarios, si este pago no resulta suficientemente garantizado.

Artículo 123. *Aplazamientos y fraccionamiento.*

1. Las deudas tributarias que se hallan en período voluntario o ejecutivo pueden aplazarse o fraccionarse en los términos establecidos en la normativa tributaria.

2. Quedan dispensadas de la obligación de aportar garantía con motivo de la solicitud de aplazamiento o fraccionamiento las personas cuyas deudas, en conjunto, no excedan los 18.000 euros. A efectos de la determinación de esa cuantía, deben acumularse en el momento de la solicitud tanto las deudas a las que se refiere la misma solicitud como cualquier otra del mismo deudor para el cual se haya solicitado y no resuelto el aplazamiento o fraccionamiento, así como el importe de las deudas aplazadas o fraccionadas, salvo que estén debidamente garantizadas.

3. Corresponde a Puertos de la Generalidad acordar el aplazamiento o fraccionamiento de las deudas tributarias en período voluntario de pago y establecer las normas de desarrollo.

Artículo 124. *Reembolso del coste de las garantías.*

Corresponde a Puertos de la Generalidad acordar el reembolso del coste de las garantías en materia de tributos portuarios en los casos y mediante el procedimiento establecidos por la legislación tributaria.

CAPÍTULO III

Tasas portuarias por la utilización privativa del dominio público portuario

Sección primera. Tasa por ocupación privativa del dominio público portuario (T01)

Artículo 125. *Hecho imponible.*

El hecho imponible de la tasa por ocupación privativa del dominio público portuario consiste en esta ocupación, en virtud de una autorización, una concesión o un contrato otorgado por la Administración portuaria. Quedan exentas las superficies de uso público como los accesos, viales y zonas verdes.

Artículo 126. *Sujeto pasivo.*

Tienen la condición de sujetos pasivos de la tasa por ocupación privativa del dominio público portuario las personas físicas o jurídicas y las entidades a las que se refiere el artículo 35.4 de la Ley general tributaria que ocupen el dominio público portuario en virtud de una autorización, una concesión o un contrato.

Artículo 127. *Exenciones.*

Están exentos de la tasa por ocupación privativa del dominio público portuario:

a) La Cruz Roja respecto a las actividades propias que tiene encomendadas esta institución en materia de salvamento marítimo y otras organizaciones no gubernamentales en casos de ocupación temporal vinculada a acciones concretas de rescate de personas u otras tareas humanitarias.

b) Las entidades sin finalidades lucrativas legalmente constituidas cuya actividad esté exclusivamente vinculada a la atención de tripulantes y pasajeros.

c) Los órganos y entidades de las administraciones públicas que ejercen actividades de vigilancia, de represión del contrabando, de salvamento y de lucha contra la contaminación marina, las relacionadas con la defensa nacional, la inspección y protección del medio marino y costero, la protección de los recursos pesqueros, la lucha contra el tráfico ilícito de drogas y la seguridad pública.

Artículo 128. *Acreditación y exigibilidad.*

1. El período impositivo de la tasa por ocupación privativa del dominio público portuario coincide con el año natural. No obstante, el período impositivo debe ser inferior al año en los siguientes casos:

a) Si la ocupación del dominio público portuario tiene una duración inferior al año. En este caso, el período impositivo coincide con el determinado en el correspondiente título habilitante.

b) Si el primer año de ocupación del dominio público portuario la ocupación no se inicia el 1 de enero o si, en el año de cesación en la ocupación del dominio público portuario, la cesación se produce en un momento anterior al 31 de diciembre. En estos dos casos, el período impositivo debe comprender el período de tiempo durante el que se ocupe el dominio público portuario en el año de referencia.

2. La tasa se acredita en el momento en que se inicia la ocupación de los bienes de dominio público portuario, momento que, a tales efectos, se entiende que coincide con la fecha de formalización del correspondiente título habilitante. No obstante, cuando la ocupación haya sido autorizada durante más de un año, la acreditación del segundo y siguientes ejercicios tiene lugar el 1 de enero de cada año.

3. Cuando empieza la ocupación del dominio público portuario una vez iniciado el año natural, debe liquidarse la cuota proporcional correspondiente al número de días que queden para finalizar el período impositivo, incluido el de la fecha de ocupación. Asimismo, si el plazo de vigencia del título habilitante es inferior a un año debe liquidarse la cuota proporcional correspondiente al número de días autorizados.

4. En caso de cesación de la ocupación antes de la finalización del período impositivo, la cuota debe prorratearse por días naturales. A tal efecto, debe considerarse como fecha de cesación la de la resolución que decreta la extinción del título habilitante para la ocupación del dominio público portuario, y las personas obligadas tributariamente pueden solicitar la devolución de la parte de la cuota correspondiente a los días naturales que quedan hasta el 31 de diciembre. Esta misma regla debe aplicarse en caso de extinción anticipada de los títulos habilitantes cuya duración sea inferior al año.

5. La cuota íntegra de la tasa debe determinarse de acuerdo con los elementos de cuantificación vigentes en el momento de la acreditación. Si la ocupación del dominio público portuario ha sido autorizada durante más de un año, la cuota íntegra de la tasa en el segundo y los siguientes ejercicios debe determinarse de acuerdo con los elementos de cuantificación vigentes el 1 de enero de cada año.

6. El pago de la deuda tributaria debe efectuarse por adelantado. Si la duración del título habilitante de la ocupación del dominio público portuario excede el año, la deuda debe satisfacerse con periodicidad semestral. No obstante, Puertos de la Generalidad puede autorizar pagos a cuenta.

Artículo 129. *Elementos de cuantificación de la tasa.*

1. El valor de mercado de los bienes de dominio público portuario ocupados por zonas de servicio portuarias y tomando en consideración la modalidad de bien demanial afectado es el siguiente:

Zona de servicio portuaria	Modalidad del bien de dominio público portuario ocupado		
	Valor del metro cuadrado o lineal del terreno - Euros	Valor del metro cuadrado o lineal de lámina de agua - Euros	Valor del metro cuadrado o lineal de las obras o instalaciones - Euros
Zona de servicio portuaria norte.	412,24	16,77	875,75
Zona de servicio portuaria centro.	617,52	21,61	1.057,21
Zona de servicio portuaria sur.	363,93	10,94	843,98

2. La base imponible de la tasa por ocupación privativa del dominio público portuario está constituida por la media del valor de mercado de los bienes de dominio público portuario de las zonas de servicio portuarias en los siguientes términos:

a) Valor medio del metro cuadrado o lineal del terreno: 455,83 euros.
b) Valor medio del metro cuadrado o lineal de lámina de agua: 16,56 euros.
c) Valor medio del metro cuadrado o lineal de las obras e instalaciones: 886,52 euros.

3. La superficie de dominio público portuario ocupada se computa en metros cuadrados. No obstante, cuando la ocupación se efectúa mediante tuberías, líneas, canalizaciones y otros elementos similares, se computa en metros lineales.

4. Para la determinación de los tipos de gravamen recogidos en el apartado 5, se tendrá en cuenta la clase de uso portuario asignado al bien de dominio público portuario ocupado y de la modalidad del bien afectado, de acuerdo con los porcentajes que se establecen en la primera tabla del apartado 5, que se aplican a los valores medios de mercado establecidos en el apartado 2.

5. Los porcentajes en relación con el apartado 4 son los siguientes:

Clase de uso	Terrenos	Agua	Obras e instalaciones
Comercial	3 %	3 %	3,60 %
Industrial	3 %	3 %	3,60 %
Logístico	3 %	3 %	3,60 %
Náutico-pesquero	3 %	3 %	3,60 %
Pesquero	2 %	2 %	2,40 %
Atípico	5 %	5 %	6 %
Puerto deportivo íntegro en régimen de concesión	3 %	3 %	3,60 %

Estos porcentajes corresponden a los siguientes tipos de cuantía fija:

Clase de uso	Terrenos	Agua	Obras e instalaciones
Comercial/ Industrial/ Logístico/ Náutico-deportivo/Puerto deportivo íntegro en régimen de concesión	13,6749	0,4968	31,9147
Pesquero	9,1166	0,3312	21,2765
Atípico	22,7915	0,828	53,1912

Artículo 130. *Cuota tributaria primaria.*

1. La cuota íntegra primaria de la tasa por ocupación privativa del dominio público portuario se determina multiplicando el valor del metro cuadrado o lineal de la modalidad de dominio público portuario por el número de metros cuadrados o lineales realmente ocupados y por el tipo de gravamen. Cuando la base imponible y el tipo de gravamen aplicables a los bienes ocupados sean diferentes, debe calcularse la cuota íntegra correspondiente a cada uno de modo independiente y debe sumarse el resultado.

2. Sobre la cuota íntegra, que denominamos primaria, deben aplicarse de forma sucesiva y multiplicadora las reducciones y bonificaciones que le correspondan. A tales efectos, la cuota íntegra primaria debe multiplicarse, sucesivamente, por los correspondientes

coeficientes reductores, entendiendo por coeficiente reductor la unidad menos el valor de la reducción o bonificación en tanto por uno.

3. Se establecen las siguientes reducciones de la cuota íntegra primaria:

a) La cuota íntegra de la tasa se reduce en un 50 % si solo se ocupa el vuelo o subsuelo de los terrenos, espacios sumergidos o zonas de playa. Esta reducción no es aplicable si se impide la utilización de la superficie.

b) La cuota íntegra primaria de la tasa, si procede, reducida es reducible en un 20 % en ocupaciones de superficie superiores a los 5.000 metros cuadrados destinadas a la actividad náutica deportiva y a la reparación y conservación de embarcaciones.

4. Se establecen las siguientes bonificaciones:

a) Bonificación por inversión: los contribuyentes que realicen una inversión económica en el dominio público portuario consistente en obras vinculadas a la potenciación de la actividad náutica deportiva que afecten a la infraestructura portuaria y la superestructura para potenciar la mejora y la calidad del servicio pueden solicitar la aplicación de una bonificación del 1% de la cuota íntegra primaria y, si procede, reducida de la tasa por cada 200.000 euros objeto de inversión. Esta bonificación puede aplicarse durante todo el plazo concesional, siempre que se haya acordado y documentado previamente el plazo de ejecución.

b) Bonificaciones para potenciar prácticas medioambientales e incentivar la calidad en la prestación de servicios: los contribuyentes que acrediten la implantación de un sistema de gestión y auditoría medioambiental, de acuerdo con el Reglamento (CE) núm. 1221/2009 del Parlamento Europeo y del Consejo, de 25 de noviembre de 2009, relativo a la participación voluntaria de organizaciones en un sistema comunitario de gestión y auditoría medioambientales (EMAS), y por el que se derogan el Reglamento (CE) núm. 761/2001 y las Decisiones 2001/681/CE y 2006/193/CE de la Comisión, o dispongan de un sistema de gestión medioambiental según la norma internacional ISO 14001 pueden solicitar la aplicación de una bonificación de la cuota íntegra primaria y, si procede, reducida y bonificada de la tasa del 15% o del 10%, respectivamente, no acumulativa. Si se dispone de la certificación ISO 9001 de calidad, la bonificación es del 5%, acumulable a las anteriores. Esta bonificación debe aplicarse durante todo el plazo concesional siempre que las certificaciones estén en vigor.

c) En el caso de contribuyentes que correspondan a puertos gestionados totalmente bajo el régimen de concesión que para la gestión de toda la instalación portuaria dispongan del sistema de gestión y auditoría medioambiental según el reglamento EMAS o dispongan de un sistema de gestión medioambiental o de calidad según las normas internacionales también referidas, pueden solicitar la aplicación de una bonificación de la cuota íntegra primaria y, si procede, reducida y bonificada de la tasa del 40%, del 30% o del 5%, respectivamente, no acumulativa. Esta bonificación debe aplicarse durante todo el plazo concesional, siempre que las certificaciones estén en vigor.

d) Bonificación por fomento de la náutica ligera o sin motor: los contribuyentes que destinen espacios para el fomento de la náutica ligera o sin motor pueden solicitar la aplicación de una bonificación del 90% del cómputo de los metros cuadrados destinados a esta actividad, con la obligación de repercutir en la misma la bonificación. Se aplica sobre la parte de la cuota íntegra primaria y, si procede, reducida y bonificada que corresponda. Para obtener esta bonificación, es necesario que la federación deportiva correspondiente certifique la actividad llevada a cabo.

e) Bonificación a la pesca artesanal en los puertos deportivos gestionados íntegramente bajo el régimen de concesión: los contribuyentes que destinen espacios al mantenimiento de la actividad tradicional de pesca artesanal pueden solicitar la aplicación de una bonificación del 90% del cómputo de los metros cuadrados destinados a esta actividad, con la obligación de repercutir la bonificación en las cuotas que se giren por ocupación a los pescadores debidamente acreditados. Se aplica sobre la parte de la cuota íntegra primaria y, si procede, reducida y bonificada que corresponda.

f) Bonificación a las superficies destinadas a áreas técnicas o rampas de varada en los puertos deportivos gestionados íntegramente bajo el régimen de concesión: los contribuyentes correspondientes a puertos deportivos gestionados totalmente bajo el régimen de concesión pueden solicitar la aplicación de una bonificación del 50% en el

cómputo de la superficie no edificada que corresponda a área técnica o rampa de varada y que se destine al mantenimiento y reparación de embarcaciones como actividad complementaria del puerto. Se aplica sobre la parte de la cuota íntegra primaria y, si procede, reducida y bonificada que corresponda.

5. Se limita la aplicación de reducciones, bonificaciones o reducciones y bonificaciones de forma conjunta:

a) Las reducciones y bonificaciones pueden aplicarse en cascada simultáneamente con el límite máximo, junto con las reducciones aplicadas, del 50% de la cuota íntegra primaria.

b) En el caso de las bonificaciones aplicables a los puertos deportivos gestionados íntegramente bajo el régimen de concesión, la acumulación de las bonificaciones establecidas por las letras a y c del apartado 4 no puede exceder el 50% de la cuota íntegra primaria.

Sección segunda. Tasa de almacenaje de mercancías (T02)

Artículo 131. *Hecho imponible.*

1. El hecho imponible de la tasa de almacenaje de mercancías consiste en la ocupación de cualquier bien de dominio público portuario, efectuada por la mercancía, en ocasión de alguna de las operaciones portuarias de almacenaje o depósito.

2. Si el almacenaje o depósito de vehículos se realiza en infraestructuras portuarias y otros bienes de dominio público portuario en régimen de autorización, concesión o contrato administrativo, la tasa solo es exigible en el caso de que la mercancía utilice cualquier forma de bienes de dominio público gestionados directamente por la Administración portuaria.

Artículo 132. *Supuestos de no sujeción.*

No está sujeta a la tasa de almacenaje de mercancías la utilización del dominio público portuario en zona de tráfico descubierta, efectuada por las mercancías cargadas o descargadas utilizando medios no rodantes, durante el mismo día de carga o descarga y el inmediato anterior o posterior, respectivamente.

Artículo 133. *Sujeto pasivo.*

1. Tienen la condición de sujeto pasivo de la tasa de almacenaje de mercancías, en concepto de contribuyente, las personas físicas o jurídicas y las entidades a las que se refiere el artículo 35.4 de la Ley general tributaria propietarias de la mercancía.

2. Tienen la condición de sujetos pasivos de esta tasa, en concepto de sustituto del contribuyente:

a) Si la mercancía está consignada, la parte consignataria, transitaria u operadora logística representante de la mercancía, de forma solidaria.

b) Si la mercancía no está consignada, la persona física o jurídica que preste el servicio portuario específico de carga, estiba, descarga, desestiba y transbordo de las mercancías.

Artículo 134. *Exenciones.*

Están exentas de la tasa de almacenaje de mercancías las mercancías a las que se refiere el artículo 167.

Artículo 135. *Acreditación.*

1. La tasa de almacenaje de mercancías se acredita cuando se inicia la ocupación del dominio público portuario mediante las operaciones de almacenaje o depósito, momento que, a tales efectos, se entiende que coincide con el del otorgamiento de la correspondiente autorización.

2. Si se hubiese producido la ocupación del dominio público portuario sin solicitar autorización, la acreditación de la tasa tiene lugar en el momento de inicio de dicha ocupación.

Artículo 136. *Elementos de cuantificación de la tasa.*

1. Los elementos de cuantificación de la tasa de almacenaje de mercancías son:

a) La superficie de dominio público portuario ocupada computada en metros cuadrados.
b) El tiempo de ocupación del dominio público portuario.
c) El tipo de bien de dominio público portuario ocupado.

2. La superficie de dominio público portuario ocupada debe computarse tomando como referencia el rectángulo circunscrito exteriormente a la partida total de mercancías depositadas o almacenadas, definido de modo que dos de sus lados sean paralelos al cantil del muelle si este es recto; si no lo es, se define de modo que dos lados sean normales de la tangente de la curva del muelle. El resultado debe redondearse para obtener, en metros cuadrados sin decimales, el número inmediato anterior, si la fracción de metro cuadrado es inferior a 0,5, o posterior, si la fracción es superior. Se procede análogamente con tarimas, almacenes, locales e instalaciones, cuyos lados sirven de referencia.

3. A efectos del pago de la tasa, la superficie ocupada debe irse reduciendo, por cuartas partes, a medida que las mercancías se vayan retirando. A tal fin, debe computarse la totalidad de la superficie ocupada mientras no se haya aclarado el 25% de la misma; el 75%, cuando dicha superficie alcance el 25 % sin superar el 50 %; el 50 %, cuando sea del 50 % sin alcanzar el 75 %, y el 25 %, cuando sea del 75 % hasta la completa desocupación de los bienes demaniales.

4. El tiempo de ocupación del dominio público portuario se computa por días completos. Como regla general, los plazos inicial y final del período de ocupación coinciden con las fechas de otorgamiento y extinción de la correspondiente autorización. No obstante, cuando la ocupación del dominio público portuario se ha efectuado sin solicitar la autorización, dichos plazos se corresponden con los días de inicio y finalización de la ocupación. El primer día de ocupación siempre se considera completo. El último día, en cambio, solamente se considera completo si se cesa en la ocupación después de las doce del mediodía.

5. Los bienes demaniales se clasifican en zonas de tráfico y de almacenaje. Estas, a su vez, se ordenan en superficies cubiertas y descubiertas.

Artículo 137. *Cuota tributaria.*

1. La cuota íntegra de la tasa de almacenaje de mercancías se determina multiplicando las cuantías fijas de la tarifa incluidas en el siguiente cuadro por la superficie de dominio público portuario ocupada y por los días de ocupación utilizados.

Tipo del bien demanial	Días de ocupación	Importe por metro cuadrado - Euros
1. Zona de tráfico.		
1.1 Superficie descubierta.	1 a 3 días.	0,00000
	4 a 10 días.	0,02500
	11 a 17 días.	0,05000
	18 a 30 días.	0,075005
	Más de 30 días.	0,10000
1.2 Superficie cubierta.	1 a 3 días.	0,05000
	4 a 10 días.	0,07500
	11 a 17 días.	0,10000
	18 a 30 días.	0,15000
	Más de 30 días.	0,20000
2. Zona de almacenaje.		
2.1 Superficie descubierta.	1 a 3 días.	0,00000
	4 a 10 días.	0,01300
	11 a 17 días.	0,02500
	18 a 30 días.	0,03800
	Más de 30 días.	0,05000

Tipo del bien demanial	Días de ocupación	Importe por metro cuadrado - Euros
2.2 Superficie cubierta.	1 a 3 días.	0,01500
	4 a 10 días.	0,02500
	11 a 17 días.	0,05000
	18 a 30 días.	0,07500
	Más de 30 días.	0,10000

2. Para determinar la cuota íntegra de la tasa, la tarifa debe aplicarse de modo escalonado.

Sección tercera. Tasa por la ocupación del dominio público portuario con bienes muebles destinados a la prestación de servicios portuarios específicos o al desarrollo de actividades económicas (T03)

Artículo 138. *Hecho imponible.*

1. El hecho imponible de la tasa por la ocupación del dominio público portuario con bienes muebles destinados a la prestación de servicios portuarios específicos o al desarrollo de actividades económicas consiste en la utilización privativa de cualquier bien de dominio público portuario mediante:

a) El depósito de objetos y materiales utilizados en la manipulación de mercancías, suministro o avituallamiento a buques, embarque y desembarque de pasajeros, equipajes y vehículos y, en general, para la prestación de cualquier tipo de servicio portuario o actividad económica en el puerto.
b) El depósito de materiales de construcción, vallas, puntales, caballetes, andamios y otras instalaciones análogas.
c) El depósito de aparatos de venta automática.
d) El depósito de utensilios de pesca.
e) La ocupación del dominio público portuario con sillas, mesas, tribunas, entarimados y otros bienes muebles similares.

2. Si la utilización privativa tiene lugar en infraestructuras portuarias y otros bienes de dominio público portuario en régimen de autorización, concesión o contrato administrativo, la tasa solamente es exigible si los bienes muebles utilizan de cualquier forma bienes de dominio público gestionados directamente por la Administración portuaria.

Artículo 139. *Supuestos de no sujeción.*

No están sujetas a la tasa por la ocupación del dominio público portuario con bienes muebles destinados a la prestación de servicios portuarios específicos o al desarrollo de actividades económicas:

a) La ocupación del dominio público portuario mediante el depósito de materiales de construcción, vallas, puntales, caballetes, andamios y otras instalaciones análogas efectuada por empresas contratadas por la Administración portuaria para la ejecución de obras de su competencia.
b) La ocupación del dominio público portuario en zona de tráfico descubierta con las mercancías cargadas o descargadas utilizando medios no rodantes durante el mismo día de carga o descarga y el inmediato anterior o posterior, respectivamente.
c) La ocupación del dominio público portuario con bienes muebles sujetos y no exentos de las tasas de entrada y estancia de buques, atraque de buques, carga, descarga, transbordo y tráfico de mercancías, embarque, desembarque y tránsito de pasajeros y vehículos bajo el régimen de pasaje, de la pesca fresca, de las embarcaciones de recreo, de estacionamiento de vehículos, de almacenaje de mercancías, de instalación de señales informativas y rótulos indicadores y de estancia de buques en la zona del varadero.

Artículo 140. *Sujeto pasivo.*

Tienen la condición de sujetos pasivos de la tasa por ocupación del dominio público portuario con bienes muebles destinados a la prestación de servicios portuarios específicos o al desarrollo de actividades económicas las personas físicas o jurídicas y las entidades a las que se refiere el artículo 35.4 de la Ley general tributaria a favor de las cuales se otorgue la autorización para utilizar el dominio público portuario con bienes muebles o, en su defecto, que se beneficien de la utilización si se ha procedido sin la pertinente autorización.

Artículo 141. *Exenciones.*

Están exentos de la tasa por ocupación del dominio público con bienes muebles destinados a la prestación de servicios portuarios específicos o al desarrollo de actividades económicas:

a) La Administración general del Estado, las comunidades autónomas y los municipios en ejercicio de sus competencias.

b) La Cruz Roja, respecto a las actividades propias que tiene encomendadas esta institución en materia de salvamento marítimo, y otras organizaciones no gubernamentales en casos de ocupación temporal vinculada a acciones concretas de rescate de personas u otras tareas humanitarias.

c) Las entidades sin finalidades lucrativas legalmente constituidas cuya actividad esté exclusivamente vinculada a la atención de tripulantes y pasajeros.

Artículo 142. *Acreditación y exigibilidad.*

1. La tasa por ocupación del dominio público con bienes muebles destinados a la prestación de servicios portuarios específicos o al desarrollo de actividades económicas se acredita cuando se inicia la utilización privativa del dominio público portuario, momento que, a tales efectos, se entiende que coincide con el del otorgamiento de la pertinente autorización.

2. Si se hubiese producido la utilización privativa del dominio público portuario sin solicitar autorización, la acreditación de la tasa tiene lugar en el momento de inicio de dicha utilización.

3. El pago de la deuda tributaria debe efectuarse por adelantado. Las partes tributarias obligadas deben satisfacer la deuda con periodicidad mensual o anual, cuando el plazo de duración de la autorización se ha establecido por meses, o, si procede, por el plazo de vigencia máximo establecido por la ley.

4. Si, por causa no imputable al sujeto pasivo, no se llega a consumir íntegramente el período de utilización autorizado, los obligados tributarios pueden solicitar la devolución de la parte de la cuota correspondiente a los días o meses que quedan para completar dicho período.

Artículo 143. *Elementos de cuantificación de la tasa.*

1. Los elementos de cuantificación de la tasa por ocupación del dominio público con bienes muebles destinados a la prestación de servicios portuarios específicos o al desarrollo de actividades económicas son:

a) La superficie de dominio público portuario ocupada.

b) El tiempo de ocupación del dominio público portuario.

2. La superficie de dominio público portuario ocupada se computa en metros cuadrados.

3. El tiempo de utilización del dominio público portuario se computa en días, meses o años, según los casos.

4. Como regla general, los plazos inicial y final del período de ocupación coinciden con las fechas de otorgamiento y extinción de la correspondiente autorización simplificada. No obstante, si la ocupación del dominio público portuario se ha efectuado sin solicitar su autorización, el período debe computarse por días y los plazos inicial y final se corresponden con los momentos de inicio y finalización de la ocupación.

5. Si el período de ocupación se computa por días, estos se entienden completos. A tal fin, el primer día de utilización siempre se considera completo. El último día, sin embargo, sólo se considera completo si se cesa en la utilización a partir de las doce del mediodía.

Artículo 144. *Cuota tributaria.*

La cuota íntegra de la tasa por ocupación del dominio público con bienes muebles destinados a la prestación de servicios portuarios específicos o al desarrollo de actividades económicas se determina multiplicando las cuantías fijas de la tarifa incluidas en el siguiente cuadro por la superficie de dominio público portuario ocupada y por el tiempo de ocupación previsto.

Concepto	Importe del metro por día - Euros	Importe del metro por mes - Euros	Importe del metro por año - Euros
Depósito de objetos y materiales utilizados en la manipulación de mercancías, suministro o avituallamiento a buques, embarques y desembarques de pasajeros, equipajes y vehículos.	0,1400	3,7400	41,2100
Depósito de materiales de construcción, vallas, puntales, caballetes, andamios y otras instalaciones análogas.	0,1700	4,7000	51,2300
Depósito de utensilios de pesca.	0,1200	3,3400	36,4600
Depósito de aparatos de venta automática y ocupación del dominio público portuario con sillas, mesas, tribunas, tarimas y otros bienes muebles similares.	0,3200	8,6900	94,7800
Depósito de objetos y materiales utilizados en la prestación de cualquier otro servicio o actividad.	0,1500	4,1900	45,7400

Sección cuarta. Tasa por la estancia de buques en la zona de varadero (T04)

Artículo 145. *Hecho imponible.*

1. El hecho imponible de la tasa por la estancia de buques en la zona de varadero consiste en la utilización privativa del dominio público portuario con ocasión de la estancia de los buques o embarcaciones en los espacios terrestres de la zona de servicio destinados a varadero.

2. Si la utilización privativa tiene lugar en infraestructuras portuarias y otros bienes de dominio público portuario en régimen de autorización, concesión o contrato administrativo, la tasa solo es exigible en caso de que los buques o las embarcaciones utilicen de cualquier forma bienes de dominio público gestionados directamente por la Administración portuaria.

Artículo 146. *Sujeto pasivo.*

1. Tienen la condición de sujetos pasivos de la tasa por la estancia de buques en la zona de varadero, en concepto de contribuyente, las personas físicas o jurídicas y las entidades a las que se refiere el artículo 35.4 de la Ley general tributaria a favor de las cuales se otorgue la autorización para utilizar el dominio público portuario con el buque o embarcación o, en su defecto, las que se beneficien de la utilización si se ha procedido sin la autorización pertinente.

2. Tienen la condición de sujetos pasivos de esta tasa, en concepto de sustituto del contribuyente:

a) En los buques pesqueros, si están consignados, el consignatario. De lo contrario, y de forma solidaria, las personas físicas o jurídicas que llevan a cabo la actividad de reparación o mantenimiento del buque en la zona del varadero, el propietario y el armador del buque si, en este segundo caso, se trata de personas físicas, jurídicas o entidades sin personalidad jurídica distintas.

b) En los buques que no son de pesca, si están consignados, el consignatario. De lo contrario, y de forma solidaria, las personas físicas o jurídicas que lleven a cabo la actividad de reparación o mantenimiento del buque en la zona de varadero, el propietario, el naviero y el capitán o patrón del buque.

Artículo 147. *Acreditación y exigibilidad.*

1. La tasa por la estancia de buques en la zona de varadero se acredita cuando se inicia la utilización privativa del dominio público portuario, momento que, a tales efectos, se entiende que coincide con el del otorgamiento de la autorización pertinente.
2. Si se hubiese producido la utilización privativa del dominio público portuario sin solicitar autorización, la acreditación de la tasa tiene lugar en el momento de inicio de dicha utilización.
3. El pago de la deuda tributaria debe efectuarse por adelantado.
4. Si por causa no imputable al sujeto pasivo no se llega a consumir íntegramente el período de utilización autorizado, puede solicitarse la devolución de la parte de la cuota correspondiente a los días que quedan para completar dicho período.

Artículo 148. *Elementos de cuantificación de la tasa.*

1. Los elementos de cuantificación de la tasa por la estancia de buques en la zona de varadero son:

a) La superficie de dominio público portuario utilizada.
b) El tiempo de utilización del dominio público portuario.
c) La clase de buque o embarcación.

2. La superficie de dominio público portuario utilizada se computa en metros cuadrados y se calcula multiplicando la eslora máxima del buque o embarcación por la manga máxima.
3. El tiempo de utilización del dominio público portuario se computa por días completos. Como regla general, los plazos inicial y final del período de utilización coinciden con las fechas de otorgamiento y extinción de la autorización pertinente. No obstante, cuando la utilización del dominio público portuario se haya efectuado sin solicitar la autorización, dichos plazos se corresponden con los días de inicio y finalización de la ocupación.
4. El primer día de ocupación siempre se considera completo. El último día, sin embargo, solamente se considera completo si la ocupación cesa después de las doce del mediodía.
5. Los buques o embarcaciones se clasifican en pesqueros y el resto.

Artículo 149. *Cuota tributaria.*

1. La cuota íntegra de la tasa por la estancia de buques en la zona de varadero se determina multiplicando las cuantías fijas de la tarifa incluidas en el siguiente cuadro por la superficie de dominio público portuario ocupada y por el tiempo de ocupación utilizado.
2. Para determinar la cuota íntegra de la tasa, la tarifa debe aplicarse de modo escalonado.
3. Si el buque o la embarcación que utiliza la zona de varadero está destinado a la prestación de un servicio portuario, las personas obligadas tributariamente pueden solicitar la aplicación de una bonificación del 20% de la cuota íntegra de la tasa.

Período	Buques pesqueros	Resto de buques
Día 1.	0,1900 euros	0,5661 euros
Día 2 a 7.	0,1226 euros	0,3652 euros
Día 8 a 30.	0,0791 euros	0,2356 euros
Día 31 en adelante.	0,0510 euros	0,1520 euros

CAPÍTULO IV

Tasas portuarias por el aprovechamiento especial del dominio público portuario

Sección primera. Tasa de entrada y estancia de buques (TA1)

Artículo 150. *Hecho imponible.*

1. El hecho imponible de la tasa de entrada y estancia de buques consiste en la utilización de cualquier bien de dominio público portuario, efectuada por el buque, con

ocasión de las operaciones portuarias de entrada y estancia, incluidas las aguas del puerto, los canales de acceso y las zonas de fondeo o anclaje.

2. Si las operaciones portuarias de entrada y estancia tienen lugar en infraestructuras portuarias y otros bienes de dominio público portuario en régimen de autorización, concesión o contrato administrativo, la tasa solamente es exigible si el buque utiliza de cualquier forma bienes de dominio público gestionados directamente por la Administración portuaria.

Artículo 151. *Supuestos de no sujeción.*

No están sujetos a la tasa por la estancia de buques los buques sujetos y no exentos de las tasas de la pesca fresca y de las embarcaciones de recreo.

Artículo 152. *Sujeto pasivo.*

1. Tienen la condición de sujetos pasivos de la tasa por la estancia de buques, en concepto de contribuyente y, además, de forma solidaria, el propietario, el naviero y el capitán o el patrón del buque.

2. Tiene la condición de sujeto pasivo de esta tasa, en concepto de sustituto del contribuyente, el consignatario del buque cuando este se encuentra consignado.

Artículo 153. *Exenciones.*

Están exentos de la tasa por la estancia de buques:

a) Los buques cuya titularidad corresponde a la Administración general del Estado, de las comunidades autónomas o de los municipios que estén destinados exclusivamente a la prestación de servicios oficiales de su competencia bajo el régimen de gestión directa.

b) Los buques en servicio oficial de la Unión Europea o de uno de los estados miembros de la Unión Europea que estén destinados exclusivamente a la prestación de servicios de su competencia bajo el régimen de gestión directa.

c) La Cruz Roja, respecto a las actividades propias que tiene encomendadas esta institución en materia de salvamento marítimo, y otras organizaciones no gubernamentales en casos de ocupación temporal vinculada a acciones concretas de rescate de personas u otras tareas humanitarias.

Artículo 154. *Acreditación y exigibilidad.*

1. La tasa por la estancia de buques se acredita cuando el buque entra en las aguas de la zona de servicio del puerto, momento que, a tales efectos, se entiende que coincide con el del otorgamiento de la correspondiente autorización.

2. Si se hubiese producido la utilización privativa del dominio público portuario sin solicitar autorización, la acreditación de la tasa tiene lugar en el momento de inicio de dicha utilización.

3. El pago de la deuda tributaria se efectúa por adelantado. No obstante, cuando resulta aplicable la reducción por estancia prolongada, las personas obligadas tributariamente deben pagar la deuda con periodicidad mensual.

4. Si el período de estancia autorizado tiene que ampliarse, las personas obligadas tributariamente deben formular una nueva solicitud y abonar nuevamente por adelantado el correspondiente importe.

5. Si, por causa no imputable al sujeto pasivo, no se llega a consumir íntegramente el período de estancia autorizado, las partes tributarias obligadas pueden solicitar la devolución de la parte de la cuota correspondiente a las horas que faltan para completar dicho período.

Artículo 155. *Elementos de cuantificación de la tasa.*

1. Los elementos de cuantificación de la tasa por la estancia de buques son:

a) El arqueo bruto del buque.

b) El tiempo de utilización del dominio público portuario.

2. El tiempo de utilización del dominio público portuario se computa en horas y minutos. El tiempo de utilización efectiva se calcula a partir del momento de la puesta a disposición o

reserva del puesto de atraque o anclaje hasta que el buque abandona la zona de servicio. El tiempo de utilización se computa al 50% si la entrada y la estancia del buque tienen lugar en días festivos y fines de semana mientras se espera el inicio del conjunto de operaciones comerciales en día laborable.

Artículo 156. *Cuota tributaria.*

1. La cuota íntegra de la tasa por la estancia de buques se determina multiplicando la cuantía fija de 0,50 euros por cada 100 toneladas de registro bruto (o por cada 100 unidades de arqueo) o fracción y por el tiempo de utilización del dominio público portuario.

La cantidad así obtenida se modula mediante la aplicación de los siguientes coeficientes:

a) Para buques de 0 a 10 GT: 0,80.
b) Para buques de más de 10 GT a 100 GT: 0,85.
c) Para buques de más de 100 GT a 400 GT: 0,90.
d) Para buques de más de 400 GT a 4.000 GT: 0,95.
e) Para buques de más de 4.000 GT a 6.000 GT: 1,05.
f) Para buques de más de 6.000 GT: 1,15.

2. La cuota íntegra de la tasa, modulada de acuerdo con los coeficientes referidos en el apartado 1, se reduce en la proporción que corresponda en alguna de las siguientes circunstancias:

a) El tipo de navegación, atendiendo a las emisiones emitidas.
b) La utilización de instalaciones en régimen de autorización o concesión administrativa.
c) Estancias prolongadas.
d) Arribada forzosa.
e) Cruceros turísticos, siempre que cumplan los estándares ambientales.
f) Transporte marítimo de corta distancia, siempre que cumpla los estándares ambientales.

3. La cuota de la tasa solamente puede ser objeto de una reducción. En caso de que se den los requisitos para aplicar dos o más reducciones, debe aplicarse la que resulte más favorable a la persona obligada tributariamente.

4. En consideración al tipo de navegación, la cuota íntegra de la tasa se reduce en un 10% en el caso de buques con bandera de un estado miembro de la Unión Europea registrados en el territorio de la Unión y que efectúen navegación interior a la Unión Europea.

5. La cuota íntegra de la tasa se reduce en un 40% si las operaciones portuarias de entrada y estancia tienen lugar en infraestructuras portuarias u otros bienes de dominio público portuario en régimen de autorización o concesión administrativa, siempre que se cumplan los estándares ambientales.

6. Teniendo en cuenta una estancia prolongada, la cuota íntegra de la tasa se reduce en un 50% en los siguientes casos:

a) Buques turísticos locales.
b) Buques destinados al dragado y al avituallamiento.
c) Buques destinados a la prestación de servicios portuarios generales o específicos.
d) Buques destinados a la acuicultura o a constituir viveros flotantes.
e) Embarcaciones profesionales dedicadas al alquiler, con o sin patrón.
f) Buques en construcción, reparación, transformación y desguace.
g) Buques pesqueros cuya última operación de descarga o transbordo se haya realizado en el puerto y se encuentren en paro biológico o veda.
h) Buques en depósito judicial.
i) Buques, incluidos los pesqueros, inactivos.
j) Otros buques cuya estancia sea superior a un mes.

7. En los casos de las letras i y j, a partir del segundo mes de estancia la reducción es del 40%; el tercer mes, del 30%; el cuarto mes, del 20%, y el quinto mes, del 10%. Transcurridos seis meses desde la entrada y estancia, no debe aplicarse ninguna reducción.

8. La cuota íntegra de la tasa se reduce en un 50% si la entrada y la estancia del buque se produce por arribada forzosa. Esta reducción solamente debe aplicarse durante los primeros siete días de estancia del buque.

9. La cuota íntegra de la tasa se reduce en un 50% si el buque tiene la consideración de crucero turístico y cumple los estándares ambientales.

10. La cuota íntegra de la tasa se reduce en un 50% si el buque efectúa transporte marítimo de corta distancia y cumple los estándares ambientales. Para el transporte marítimo de corta distancia, hay que atenerse a lo que determine el derecho marítimo comunitario e internacional.

11. La cuota íntegra de la tasa, reducida en la forma establecida en el apartado 2, puede ser objeto de alguna bonificación por protección del medio ambiente.

12. La cuota íntegra de la tasa solamente puede ser objeto de una bonificación. En caso de que se den los requisitos para aplicar dos o más bonificaciones, solamente se aplica la que resulte más favorable al obligado tributario.

13. Si los buques operados por un mismo naviero o de crucero turístico, o, en su caso, de diferentes compañías navieras pero que dispongan de acuerdos de explotación compartida, realizan más de doce escalas en una misma infraestructura portuaria durante el año natural, y cumplen los estándares ambientales, los obligados tributarios pueden solicitar la aplicación de las bonificaciones detalladas en la siguiente tabla:

Tipo de buque	Número de escalas al año				
	13 a 18	19 a 24	25 a 40	41 a 60	De 61 en adelante
Buques de arqueo de hasta 15.000 GT.	10 %	25 %	40 %	50 %	55 %
Buques de arqueo superior a 15.000 GT.	15 %	30 %	45 %	55 %	60 %

14. Si el capitán o el patrón de un buque comercial acredita ante Puertos de la Generalidad el cumplimiento de condiciones de respeto al medio ambiente que mejoran las que exigen las normas y los convenios internacionales, y, además, tiene suscrito un acuerdo con la autoridad portuaria en materia de buenas prácticas ambientales asociadas a las operaciones y a la estancia de los buques en el puerto, las personas obligadas tributariamente pueden solicitar la aplicación de una bonificación del 50%.

15. Si el capitán o el patrón de un buque de menos de 24 metros de eslora y autorizado para un máximo de doce pasajeros acredita ante Puertos de la Generalidad la entrega de todo su rechazo a una empresa autorizada para prestar el servicio portuario específico de recepción del rechazo generado por buques y embarcaciones y residuos de carga en la infraestructura portuaria de base, las personas obligadas tributariamente pueden solicitar la aplicación de una bonificación del 50%.

16. Si un buque ha obtenido el certificado distintivo verde (Green Award) otorgado por la Fundación Distintivo Verde (Green Award Foundation) de Rotterdam, las partes tributarias obligadas pueden solicitar la aplicación de una bonificación del 10%.

Sección segunda. Tasa de atraque de buques (TA2)

Artículo 157. *Hecho imponible.*

1. El hecho imponible de la tasa de atraque de buques consiste en la utilización de cualquier bien de dominio público portuario efectuada por el buque en ocasión de la operación portuaria de atraque, incluidos las obras de atraque y los elementos fijos de amarre.

2. Si la operación portuaria de atraque tiene lugar en infraestructuras portuarias y otros bienes de dominio público portuario en régimen de autorización, concesión o contrato administrativo, la tasa solamente es exigible si el buque utiliza de cualquier forma bienes de dominio público gestionados directamente por la Administración portuaria.

Artículo 158. *Supuestos de no sujeción.*

No queda sujeto a la tasa el atraque de los buques sujetos a las tasas de la pesca fresca y de las embarcaciones de recreo que no estén exentos de la misma.

Artículo 159. *Sujeto pasivo.*

1. Tienen la condición de sujetos pasivos de la tasa de atraque, en concepto de contribuyente y, además, de forma solidaria, el propietario, el naviero y el capitán o patrón del buque.

2. Tiene la condición de sujeto pasivo de la tasa de atraque, en concepto de sustituto del contribuyente, el consignatario del buque, cuando está consignado.

Artículo 160. *Exenciones.*

Están exentos de la tasa de atraque:

a) Los buques cuya titularidad corresponde a la Administración general del Estado, de las comunidades autónomas o de los municipios que estén destinados exclusivamente a la prestación de servicios oficiales de su competencia bajo el régimen de gestión directa.

b) Los buques en servicio oficial de la Unión Europea o de uno de los estados miembros de la Unión Europea que estén destinados de forma exclusiva a la prestación de servicios de su competencia bajo el régimen de gestión directa.

c) La Cruz Roja, respecto a las actividades propias que tiene encomendadas esta institución en materia de salvamento marítimo, y otras organizaciones no gubernamentales en casos de ocupación temporal vinculada a acciones concretas de rescate de personas u otras tareas humanitarias.

Artículo 161. *Acreditación y exigibilidad.*

1. La tasa de atraque de buques se acredita cuando el buque realiza la operación de atraque, momento que, a tales efectos, se entiende que coincide con el del otorgamiento de la correspondiente autorización.

2. Si se hubiese producido la utilización del dominio público portuario sin solicitar autorización, la acreditación de la tasa tiene lugar en el momento de inicio de dicha utilización.

3. Si, por causa no imputable al sujeto pasivo, no se llega a consumir todo el período de atraque autorizado, las partes tributarias obligadas pueden solicitar la devolución de la parte de la cuota correspondiente a las horas que faltan para completar dicho período.

4. El pago de la deuda tributaria debe efectuarse por adelantado. No obstante, cuando resulte aplicable la reducción por atraque prolongado, las personas obligadas tributariamente deben pagar la deuda con periodicidad mensual.

5. Si el período de atraque autorizado debe ser ampliado, las personas obligadas tributariamente deben formular una nueva solicitud y abonar nuevamente por adelantado el correspondiente importe.

Artículo 162. *Elementos de cuantificación de la tasa.*

1. Los elementos de cuantificación de la tasa de atraque de buques son:

a) La eslora máxima del buque medida en metros lineales.

b) El tiempo de utilización del dominio público portuario.

2. El tiempo de utilización del dominio público portuario se computa en horas y minutos. Este período se calcula desde la hora para la que se ha reservado el atraque hasta el momento en el que el buque larga la última amarra. El tiempo de utilización se computa al 50% cuando el atraque del buque tiene lugar en días festivos y fines de semana mientras se espera el inicio del conjunto de operaciones comerciales en día laborable.

3. Si un buque transporta mercancías peligrosas y necesita disponer de zonas de seguridad en proa, en popa, o en ambas a la vez, para el cálculo de la cuota íntegra debe tomarse en consideración, junto a la eslora máxima del buque, la longitud de dichas zonas.

Artículo 163. *Cuota tributaria.*

1. La cuota íntegra de la tasa de atraque de buques se determina multiplicando la cuantía fija de 0,070 euros por la eslora máxima del buque medida en metros lineales y por

el tiempo de utilización del dominio público portuario. La cantidad así obtenida se modula mediante la aplicación de los siguientes coeficientes:

a) Buques de calado de hasta 3 metros: 0,50.
b) Buques de calado superior a 3 metros y de hasta 8 metros: 1.
c) Buques de calado superior a 8 metros: 2.

2. La cuota íntegra de la tasa, modulada de acuerdo con los coeficientes establecidos en el artículo 162, se reduce en la proporción que corresponda cuando se dé alguna de las siguientes circunstancias:

a) Tipo de atraque.
b) Atraques prolongados.
c) Transporte marítimo de corta distancia, siempre que cumpla los estándares ambientales.

3. La cuota de la tasa solamente puede ser objeto de una reducción. En caso de que se den los requisitos para aplicar más de una reducción, solamente debe practicarse la que resulte más favorable a la parte tributaria obligada.
4. En consideración al tipo de atraque, la cuota íntegra de la tasa se reduce en un 50% en los siguientes casos:

a) Buques atracados de punta en los muelles o pantalanes, excepto los catamaranes (barcos de doble o triple casco).
b) Buques abarloados a otro ya atracado de costado en el muelle o a otros buques abarloados, siempre que su eslora máxima sea igual o inferior a la del buque atracado en el muelle o a la de los otros buques abarloados a este. Si la eslora máxima es superior, debe abonar, además, el exceso, de acuerdo con lo establecido por el cálculo de la cuota íntegra.

5. En consideración a un atraque prolongado, la cuota íntegra de la tasa se reduce en la forma indicada en la tasa de entrada y estancia de buques (TA1).
6. La cuota íntegra de la tasa se reduce en un 50% si el buque realiza transporte marítimo de corta distancia y cumple los estándares ambientales.

Sección tercera. Tasa de carga, descarga, transbordo y tráfico de mercancías (TA3M)

Artículo 164. *Hecho imponible.*

1. El hecho imponible de la tasa de carga, descarga, transbordo y tráfico de mercancías consiste en la utilización de cualquier bien de dominio público portuario, efectuada por la mercancía y sus elementos de transporte, en ocasión de alguna de las operaciones portuarias de carga, descarga, transbordo y tráfico terrestre o marítimo.
2. Si alguna de las operaciones portuarias de carga, descarga, transbordo y tráfico terrestre o marítimo tiene lugar en infraestructuras portuarias y otros bienes de dominio público portuario en régimen de autorización, concesión o contrato administrativo, la tasa solamente es exigible si la mercancía y sus elementos de transporte utilizan de cualquier forma bienes de dominio público gestionados directamente por la Administración portuaria.
3. Esta tasa comprende el derecho del contribuyente a que las mercancías cargadas o descargadas utilizando medios no rodantes ocupen la zona de tráfico portuaria descubierta o se queden en esta durante el mismo día de carga o descarga y el inmediato anterior o posterior, respectivamente. Del mismo modo, incluye la utilización de las rampas fijas y el cantil para las operaciones de carga y descarga efectuada por los vehículos que transportan las mercancías por medios rodantes. Esta tasa no comprende la utilización de la maquinaria, rampas mecánicas, pasarelas y otros elementos móviles para efectuar las operaciones portuarias.

Artículo 165. *Supuestos de no sujeción.*

No están sujetos a la tasa de carga, descarga, transbordo y tráfico de mercancías los productos pesqueros sujetos a la tasa de la pesca fresca que no estén exentos de la misma.

Artículo 166. *Sujeto pasivo.*

1. En las operaciones portuarias de carga, descarga, transbordo y tráfico marítimo, tienen la condición de sujetos pasivos de la tasa, en concepto de contribuyente y, además, de forma solidaria, el naviero, el propietario de la mercancía y el capitán o patrón del buque.

2. En la operación portuaria de tráfico terrestre, tienen la condición de sujetos pasivos de la tasa, en concepto de contribuyente y, además, de forma solidaria, el propietario de la mercancía y la parte transitaria o el operador logístico que represente la mercancía.

3. En las operaciones portuarias de carga, descarga, transbordo y tráfico marítimo, tienen la condición de sujetos pasivos de la tasa, en concepto de sustituto del contribuyente:

a) En las infraestructuras portuarias o cualquier bien de dominio público portuario en régimen de autorización o concesión administrativa, la persona autorizada o concesionaria.

b) En las infraestructuras portuarias gestionadas directamente por Puertos de la Generalidad, si la mercancía está consignada, la parte consignataria, transitaria o el operador logístico representante de la mercancía, o bien, si la mercancía no está consignada, la parte consignataria del buque, si está consignado.

4. En la operación portuaria de tráfico terrestre, si la mercancía tiene por destino una instalación en concesión o autorización, la condición de sujeto pasivo, en concepto de sustituto del contribuyente, corresponde al concesionario o a la persona autorizada que las expida o reciba.

Artículo 167. *Exenciones.*

Están exentos de la tasa de carga, descarga, transbordo y tráfico de mercancías:

a) La Cruz Roja, respecto a las actividades propias que tiene encomendadas esta institución en materia de salvamento marítimo, y otras organizaciones no gubernamentales en casos de ocupación temporal vinculada a acciones concretas de rescate de personas u otras tareas humanitarias.

b) Las mercancías enviadas con finalidad humanitaria a zonas o regiones en crisis o de emergencia por entidades sin ánimo de lucro legalmente constituidas.

c) El material de la Administración general del Estado, de las comunidades autónomas y de los municipios que esté destinado exclusivamente a la prestación de servicios oficiales de su competencia bajo el régimen de gestión directa.

d) El material de la Unión Europea o de uno de los estados miembros de la Unión Europea que esté destinado exclusivamente a la prestación de servicios oficiales de su competencia bajo el régimen de gestión directa.

Artículo 168. *Acreditación y exigibilidad.*

1. La tasa de carga, descarga, transbordo y tráfico de mercancías se acredita en el momento en que la mercancía y sus elementos de transporte inician el paso por la zona de servicio, momento que, a tales efectos, se entiende que coincide con el del otorgamiento de la correspondiente autorización.

2. Si se hubiese producido la utilización del dominio público portuario sin solicitar autorización, la acreditación de la tasa se produce en el momento de inicio de la utilización.

3. El pago de la deuda tributaria debe efectuarse por adelantado.

Artículo 169. *Elementos de cuantificación de la tasa.*

1. Los elementos de cuantificación de la tasa de carga, descarga, transbordo y tráfico de mercancías son:

a) El tipo de mercancía.
b) El peso de la mercancía medido en toneladas.
c) El tipo de operación portuaria.

2. Las mercancías se clasifican en cinco grupos, en la forma prevista en el anexo sobre asignación de grupos de mercancías contenidas en el 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.

3. El peso de las mercancías se computa en toneladas métricas.

4. Las operaciones portuarias se dividen en:

a) Carga.
b) Descarga.
c) Transbordo.
d) Tráfico marítimo.
e) Tráfico terrestre.

Artículo 170. *Cuota tributaria.*

1. La cuota íntegra de la tasa de carga, descarga, transbordo y tráfico de mercancías se determina multiplicando la cuantía de las tarifas incluidas en el cuadro siguiente según el grupo de mercancía por el peso de la mercancía medido en toneladas.

Grupos de mercancías	Precio tonelada (€)
1	0,72
2	0,90
3	1,38
4	2,03
5	3,14

2. A los envases, embalajes, contenedores, cisternas u otros elementos, tengan o no el carácter de perdidos o efímeros, que se utilicen para contener las mercancías en el transporte, así como a los camiones, a los remolques, cabezas tractoras y semirremolques que como tales elementos terrestres se embarquen o desembarquen, vacíos o no de mercancías, se les debe aplicar la cuantía fija de 3 euros por unidad equivalente de 20 pies TEU, aparte de la correspondiente tasa de mercancías, si procede.

3. Si se trata de mercancías y elementos de transporte en operaciones de transbordo y las de tráfico marítimo o terrestre la cuota íntegra es el 50% de la obtenida por la aplicación de la cuantía establecida en el apartado 2.

4. La cuota íntegra de la tasa se reduce en la proporción que corresponde si se da alguna de las siguientes circunstancias:

a) Utilización de instalaciones portuarias en régimen de autorización o concesión administrativa.
b) Volumen manipulado.

5. La cuota de la tasa solamente puede ser objeto de una reducción. En caso de que se den los requisitos para aplicar más de una reducción, solamente hay que practicar la que resulte más favorable a la parte tributaria obligada.

6. La cuota íntegra de la tasa se reduce en un 50% si alguna de las operaciones portuarias de carga, descarga, transbordo, tráfico marítimo o terrestre tienen lugar en infraestructuras portuarias u otros bienes de dominio público portuario en régimen de autorización o concesión administrativa.

7. La cuota íntegra de la tasa se reduce en función del volumen de mercancía anual manipulada para cada código o grupos de código asociados a un tráfico según determine Puertos de la Generalidad, de acuerdo con las siguientes tablas:

Descuento - Porcentaje (%)	Grupo 1/2 (a granel)		Grupo 3/4/5 - Grupo 1-2 (unitizada)	
	De toneladas	hasta	De toneladas	hasta
5	0	10.000	0	5.000
10	10.001	20.000	5.001	10.000
15	20.001	40.000	10.001	20.000
20	40.001	80.000	20.001	40.000
30	80.001	120.000	40.001	60.000
40	120.001	160.000	60.001	80.000

Descuento - Porcentaje (%)	Grupo 1/2 (a granel)		Grupo 3/4/5 - Grupo 1-2 (unitizada)	
	De toneladas	hasta	De toneladas	hasta
50	más de 160.000		más de 80.000	

8. La cuota íntegra de la tasa, reducida del modo que determina el apartado 7, puede ser objeto de bonificaciones por las siguientes circunstancias:

a) Fomento de la exportación.
b) Captación, consolidación y crecimiento de tráficos o tráfico especial.

9. Para fomentar la exportación, las mercancías embarcadas tienen una bonificación del 10% de la cuota íntegra de la tasa.
10. El Comité Ejecutivo de Puertos de la Generalidad, para incentivar la captación, la consolidación y el crecimiento de tráficos o de tráfico especial de grupos 3, 4 y 5 considerados de interés estratégico para un determinado puerto o territorio, debe fijar una bonificación, con carácter anual, de un máximo del 40% de la cuota íntegra de la tasa, para el tráfico o tránsito que se califique como prioritario o estratégico para el puerto o territorio, y debe determinar las condiciones aplicables atendiendo las singularidades del tráfico o tránsito. El contribuyente puede solicitar anualmente la aplicación de esta bonificación.

Sección cuarta. Tasa de embarque, desembarque y tránsito de pasajeros en régimen de pasaje (TA3P)

Artículo 171. *Hecho imponible.*

1. El hecho imponible de la tasa de embarque, desembarque y tránsito de pasajeros en régimen de pasaje consiste en la utilización de cualquier bien de dominio público portuario, efectuada por el pasajero en régimen de pasaje en ocasión de alguna de las operaciones portuarias de embarque, desembarque o tránsito.
2. Si alguna de las operaciones portuarias de embarque, desembarque o tránsito tiene lugar en infraestructuras portuarias y otros bienes de dominio público portuario en régimen de autorización, concesión o contrato administrativo, la tasa solo es exigible en el caso de que la mercancía y sus elementos de transporte utilicen de cualquier forma bienes de dominio público gestionados directamente por la Administración portuaria.
3. La tasa de embarque, desembarque y tránsito de pasajeros en régimen de pasaje no comprende la utilización de la maquinaria, rampas mecánicas, pasarelas y otros elementos móviles necesarios para las operaciones portuarias de embarque y desembarque.

Artículo 172. *Sujeto pasivo.*

1. Tiene la condición de sujeto pasivo de la tasa de embarque, desembarque y tránsito de pasajeros en régimen de pasaje, en concepto de contribuyente, el pasajero.
2. Tiene la condición de sujeto pasivo de esta tasa, en concepto de sustituto del contribuyente y, además, de forma solidaria, el naviero y el capitán o patrón del buque, o la parte consignataria, en este último caso, si el buque está consignado.

Artículo 173. *Exenciones.*

Están exentos de la tasa de embarque, desembarque y tránsito de pasajeros en régimen de pasaje:

a) Los menores de cuatro años.
b) El personal de la Administración general del Estado, de las comunidades autónomas y de los municipios en servicio oficial.
c) El personal de la Unión Europea o de uno de los estados miembros de la Unión Europea en servicio oficial.

Artículo 174. *Acreditación y exigibilidad.*

1. La tasa de embarque, desembarque y tránsito de pasajeros en régimen de pasaje, si la cuota íntegra se calcula conforme al método de estimación directa, se acredita al iniciarse

la operación de embarque, desembarque o tránsito de los pasajeros, momento que, a tales efectos, se entiende que coincide con el del otorgamiento de la correspondiente autorización.

2. Si se hubiera producido la utilización del dominio público portuario sin solicitar autorización, la acreditación de la tasa se produce en el momento de inicio de dicha utilización.

3. Si la cuota íntegra se calcula conforme al método de estimación objetiva, la tasa se acredita el 1 de enero de cada año. En este caso, su período impositivo coincide con el año natural.

4. El pago de la deuda tributaria debe efectuarse por adelantado, salvo en el caso de los buques turísticos locales que determinen la cuota tributaria por el método de estimación directa.

5. En el caso de los buques turísticos locales, si la cuota tributaria se determina por el método de estimación directa, las personas obligadas tributariamente deben pagar la deuda tributaria con periodicidad trimestral. En cambio, si se determina por el método de estimación objetiva, la deuda debe pagarse con periodicidad anual.

Artículo 175. *Elementos de cuantificación de la tasa.*

1. Los elementos de cuantificación de la tasa de embarque, desembarque y tránsito de pasajeros en régimen de pasaje son:

a) La clase de buque.
b) El tipo de navegación.
c) La modalidad del pasaje.
d) El número de pasajeros.

2. Los buques se clasifican en ordinarios y turísticos locales.
3. El tipo de navegación se ordena en interior o exterior a la Unión Europea.
4. La modalidad del pasaje se divide en:

a) Crucero turístico en embarque o desembarque.
b) Crucero turístico en tránsito.
c) Régimen de transporte.

Artículo 176. *Cuota tributaria.*

1. La cuota íntegra de la tasa de embarque, desembarque y tránsito de pasajeros en régimen de pasaje puede calcularse por los métodos de estimación directa y de estimación objetiva.

2. La cuota íntegra de la tasa debe determinarse con carácter general por el método de estimación directa. No obstante, previa solicitud de la persona obligada tributariamente, la cuota íntegra de la tasa debe determinarse por el método de estimación objetiva.

3. No pueden aplicarse simultáneamente los métodos de estimación directa y objetiva.

4. En el método de estimación directa, la cuota íntegra de la tasa se determina multiplicando las cuantías fijas de la tarifa incluidas en el siguiente cuadro por el número de pasajeros y vehículos.

	Navegación interior en la Unión Europea - Euros	**Navegación exterior en la Unión Europea - Euros**
1. Buques ordinarios.		
A) Pasajero:		
a) Pasajero de crucero en embarque o desembarque.	3,19	3,99
b) Pasajero de crucero en tránsito.	2,55	3,19
c) Pasajero en régimen de transporte.	1,91	2,39
B) Vehículo.		
a) Motos y vehículos o remolques de dos ruedas.	1,74	2,18
b) Coches de turismo y demás vehículos automóviles.	6,96	8,70
c) Autocares y demás vehículos de transporte colectivo.	27,84	34,80
d) Otros vehículos de tracción mecánica.	12,18	15,23
2. Buques turísticos locales.		
A) Pasajero:	0,051	

	Navegación interior en la Unión Europea - Euros	Navegación exterior en la Unión Europea - Euros
B) Vehículo:		
a) Motocicleta.	1,30	
b) Automóvil.	5,22	

5. El método de estimación objetiva solo es aplicable en el caso de los buques turísticos locales.

6. En el método de estimación objetiva, la cuota íntegra de la tasa se determina multiplicando la cuantía fija de 0,040 euros por el número medio de pasajeros al día y por 365 días. A tales efectos, el promedio de pasajeros al día no puede ser inferior a cinco ni superior a cien. Corresponde a Puertos de la Generalidad determinar con carácter anual el promedio de pasajeros aplicable a cada infraestructura portuaria. A tal efecto, los acuerdos que adopte Puertos de la Generalidad deben ir precedidos de un período de información pública por un plazo no inferior a veinte días y de un estudio que justifique su procedencia. Para su eficacia, dichos acuerdos deben publicarse en el «Diari Oficial de la Generalitat de Catalunya» antes del 1 de enero de cada año. Si en un ejercicio concreto Puertos de la Generalidad no adopta este acuerdo, debe entenderse tácitamente prorrogado el adoptado para el ejercicio anterior.

7. La cuota íntegra de la tasa determinada por el método de estimación directa se reduce en un 50% cuando las operaciones portuarias de embarque, desembarque o tránsito de pasajeros en régimen de pasaje tengan lugar en infraestructuras portuarias u otros bienes de dominio público portuario en régimen de autorización o concesión administrativa.

8. Los contribuyentes que se acojan al método de estimación objetiva disfrutan de una bonificación del 10% de la cuota íntegra de la tasa. Esta bonificación debe aplicarla de oficio Puertos de la Generalidad.

Sección quinta. Tasa de la pesca fresca (TA4)

Artículo 177. *Hecho imponible.*

1. El hecho imponible de la tasa de la pesca fresca consiste en la utilización por los buques pesqueros en actividad de las obras e instalaciones portuarias que permiten el acceso marítimo al puerto y su estancia en el puesto de atraque, punto de amarre o lugar de anclaje que les haya sido asignado, y en la utilización por los productos de la pesca de las zonas de manipulación y servicios generales del puerto.

2. Si alguna de las operaciones portuarias de entrada, estancia, atraque, descarga, transbordo y tránsito terrestre tiene lugar en las infraestructuras portuarias y otros bienes de dominio público portuario en régimen de autorización, concesión o contrato administrativo, la tasa solo es exigible si los buques pesqueros en actividad y los productos de la pesca utilizan de cualquier forma bienes de dominio público gestionados directamente por la Administración portuaria.

3. Los productos de la pesca comprenden cualquier tipo de recurso pesquero, inclusive los procedentes del marisqueo, la transformación en centros de engorde cuyos productos se descarguen en el puerto, la acuicultura y la extracción de coral. Se exceptúan, sin embargo, aquellos productos de la acuicultura a los que se da acceso a la zona de servicio por vía terrestre para su envasado y manipulación y no han sido vendidos en lonja o en centros o establecimientos autorizados por la comunidad autónoma ubicados en las infraestructuras portuarias de competencia de la Generalidad, que quedan sujetos a la tasa de la mercancía en el grupo 5 y no están exentos de la misma.

4. Para que los buques pesqueros queden sujetos a la tasa de pesca fresca es necesario que el valor de la pesca descargada o transbordada exceda de los 18.000 euros en cómputo anual. En caso de que no queden sujetos a ella, deben abonar la correspondiente tasa de entrada, estancia y atraque de buques, con el límite de 800 euros por buque y año en el caso de la flota de artes menores y palangre de fondo.

5. Los buques dedicados a la extracción de coral quedan siempre sujetos a la tasa de la pesca fresca.

6. El pago de la tasa de la pesca fresca a Puertos de la Generalidad autoriza a los buques pesqueros a permanecer en la infraestructura portuaria durante el plazo de un mes desde la fecha de inicio de las operaciones de descarga y transbordo. Transcurrido dicho plazo sin que se efectúen nuevas operaciones de esta clase en las infraestructuras portuarias de la Generalidad, los buques pesqueros quedan sujetos a las tasas de entrada y estancia y de atraque de buques, con excepción de los períodos de veda establecidos por la administración competente que superen este plazo, con un máximo de tres meses, y en el caso de los buques que descarguen productos de la pesca que se venden en las lonjas o en centros o establecimientos autorizados situados en las infraestructuras portuarias de competencia de la Generalidad.

Artículo 178. *Sujeto pasivo.*

1. Tienen la condición de sujetos pasivos de la tasa de la pesca fresca, en concepto de contribuyente:

a) El armador del buque de pesca, si los productos de la pesca acceden a la zona de servicio por vía marítima, o el naviero y el propietario de la pesca, de forma solidaria, si se trata de un buque mercante.
b) El propietario de los productos de la pesca, si estos acceden a la zona de servicio por vía terrestre.

2. Tienen la condición de sujetos pasivos de la tasa de la pesca fresca, en concepto de sustituto del contribuyente:

a) La parte concesionaria o autorizada, si los productos de la pesca son vendidos en lonja o en centros o establecimientos autorizados por la comunidad autónoma otorgados en concesión o autorización, ubicados en las infraestructuras portuarias de competencia de la Generalidad.
b) La persona que, en representación del propietario, efectúe la primera venta, si los productos de la pesca no son vendidos en lonja o en centros o establecimientos autorizados por la comunidad autónoma otorgados en concesión o autorización, ubicados en las infraestructuras portuarias de competencia de la Generalidad.
c) La parte concesionaria o autorizada, si los productos de la pesca acceden a la zona de servicio por vía terrestre, tienen por destino una instalación en concesión o autorización y no son vendidos en lonja o en centros o establecimientos autorizados por la comunidad autónoma, situados en las infraestructuras portuarias de competencia de la Generalidad.

3. El sujeto pasivo de la tasa de la pesca fresca debe repercutir importe de la misma al primer comprador de los productos de la pesca. La repercusión debe formalizarse en la factura o documento análogo que incorpore el tributo y el tipo aplicable.

Artículo 179. *Exenciones.*

Están exentos de la tasa de la pesca fresca los productos de la pesca que el armador entregue a sus trabajadores para su consumo personal, con el límite máximo de tres kilogramos por persona y día, o bien lo que establezca la normativa de comercialización.

Artículo 180. *Acreditación y exigibilidad.*

1. La tasa de la pesca fresca se acredita cuando el buque de pesca o los productos de la pesca inician su paso por la zona de servicio, momento que, a tales efectos, se entiende que coincide con el del otorgamiento de la correspondiente autorización.
2. Si se hubiera producido la utilización del dominio público portuario sin solicitar autorización, la acreditación de la tasa de la pesca fresca se produce en el momento de inicio de la utilización.
3. Las partes tributarias obligadas deben pagar la deuda tributaria con periodicidad mensual.

Artículo 181. *Elementos de cuantificación de la tasa.*

1. La base imponible de la tasa de la pesca fresca es el valor de los productos de la pesca. Este valor se determina del siguiente modo:

a) El que se obtenga por la venta de los productos de la pesca mediante subasta en las lonjas o en centros o establecimientos autorizados por la comunidad autónoma, ubicados en las infraestructuras portuarias de competencia de la Generalidad.
b) Si los productos de la pesca no fueran vendidos mediante subasta, debe determinarse con el valor medio obtenido en las subastas de la misma especie realizadas el mismo día o, en su defecto y sucesivamente, en la semana o el mes anterior.
c) En los demás casos, debe determinarse teniendo en cuenta las condiciones habituales del mercado. A tales efectos la Administración pesquera debe publicar el precio de referencia anual del coral.

2. El tipo de gravamen de la tasa, de carácter no acumulativo, es:

a) Del 1% en los casos de productos de la acuicultura y productos procedentes de operaciones de transferencia o de centros de engorde.
b) Del 1% en los casos de productos de la pesca autorizados por Puertos de la Generalidad a entrar en la zona de servicio por vía terrestre para su subasta o clasificación, salvo que provengan de otro puerto gestionado por la entidad.
c) Del 2% si los productos de la pesca se venden en las lonjas o en centros o establecimientos autorizados por la comunidad autónoma ubicados en las infraestructuras portuarias de competencia de la Generalidad.
d) Del 4% en los demás casos.

3. La cuota íntegra de la tasa se determina aplicando el tipo de gravamen a la base imponible.

Sección sexta. Tasa de las embarcaciones deportivas o de recreo (TA5)

Artículo 182. *Hecho imponible.*

1. El hecho imponible de la tasa de las embarcaciones deportivas o de recreo consiste en la utilización por las embarcaciones deportivas o de tiempo libre de las aguas del puerto, canales de acceso, obras de abrigo y, si procede, de las zonas de anclaje o de las instalaciones de amarre, atraque en muelles o en muelles de pilotes del puerto, accesos terrestres y vías de circulación.
2. Si alguna de las operaciones portuarias de entrada, estancia, atraque, descarga y desembarque tiene lugar en las infraestructuras portuarias y demás bienes de dominio público portuario en régimen de autorización, concesión o contrato administrativo, la tasa solo es exigible en caso de que los buques de recreo y su tripulación utilicen de cualquier forma bienes de dominio público gestionados directamente por la Administración portuaria.

Artículo 183. *Supuestos de no sujeción.*

No están sujetos a la tasa de las embarcaciones deportivas o de recreo los buques turísticos locales, los cruceros turísticos, las embarcaciones profesionales dedicadas al alquiler con o sin patrón y las que realizan transporte de mercancías.

Artículo 184. *Sujeto pasivo.*

1. Tienen la condición de sujetos pasivos de la tasa de las embarcaciones deportivas o de recreo, en concepto de contribuyente y, además, de forma solidaria, el propietario y el capitán o patrón de la embarcación.
2. En las infraestructuras portuarias otorgadas en autorización, concesión o contrato administrativo, tiene la condición de sustituto del contribuyente de esta tasa la parte concesionaria o autorizada.

Artículo 185. *Acreditación y exigibilidad.*

1. La tasa de las embarcaciones deportivas o de recreo, si la cuota íntegra se calcula conforme al método de estimación directa, se acredita cuando la embarcación de recreo entra en las aguas portuarias o cuando se produce la puesta a disposición del atraque o puesto de anclaje, momento que, a tales efectos, se entiende que coincide con el del otorgamiento de la correspondiente autorización.

2. Si se hubiera producido la utilización del dominio público portuario sin solicitar autorización, la acreditación de la tasa tiene lugar en el momento de inicio de dicha utilización.

3. Si la cuota íntegra se calcula conforme al método de estimación objetiva, la tasa se acredita el 1 de enero de cada año. En este caso, su período impositivo coincide con el año natural.

4. En las infraestructuras portuarias gestionadas directamente por Puertos de la Generalidad, el pago de la deuda tributaria es exigible por adelantado, de acuerdo con los siguientes criterios:

a) Para las embarcaciones transeúntes, la cantidad que corresponde por el período de estancia que se autorice. Si dicho período debe ampliarse, el sujeto pasivo debe formular nueva solicitud y abonar otra vez por adelantado el importe correspondiente al plazo ampliado.

b) Para las embarcaciones de base, la cantidad que corresponde por períodos no inferiores a seis meses ni superiores a un año.

5. Si por causa no imputable al sujeto pasivo no se llega a consumir en su integridad el período de estancia autorizado, las partes obligadas tributariamente pueden solicitar la devolución de la parte de la cuota correspondiente a los días que quedan para completar dicho período.

6. En las infraestructuras portuarias en régimen de concesión o autorización, el pago de la deuda tributaria es exigible de acuerdo con los siguientes criterios:

a) En el método de estimación directa, el pago de la deuda tributaria debe efectuarse con periodicidad trimestral.

b) En el método de estimación objetiva, el pago de la deuda tributaria debe efectuarse por adelantado con periodicidad anual.

Artículo 186. *Elementos de cuantificación de la tasa.*

1. Los elementos de cuantificación de la tasa de las embarcaciones deportivas o de recreo son:

a) La superficie de dominio público portuario utilizada.
b) El tiempo de utilización del dominio público portuario.
c) La clase de embarcación de recreo.
d) La disponibilidad de los servicios de suministro de agua y energía eléctrica.
e) La modalidad de fondeo, atraque o estancia.

2. La superficie de dominio público portuario utilizada se computa en metros cuadrados y se calcula multiplicando la eslora máxima de la embarcación por la manga máxima.

3. El tiempo de utilización del dominio público portuario se computa por días completos. Los plazos inicial y final del período de utilización coinciden con las fechas de otorgamiento y extinción de la correspondiente autorización.

4. Si la utilización del dominio público portuario se ha efectuado sin solicitar la autorización, los plazos se corresponden con los días de inicio y finalización de la utilización.

5. El primer día de utilización se considera siempre completo. El último día, en cambio, solo se considera completo si se cesa en la utilización después de las doce del mediodía.

6. Las embarcaciones se clasifican en:

a) Embarcaciones de base.
b) Embarcaciones transeúntes.

7. El fondeo, el atraque o la estancia pueden adoptar alguna de las siguientes modalidades:

a) Anclaje con amarre a muerto.
b) Anclaje con medios propios.
c) Atraque de costado.
d) Atraque en punta.
e) Estancia en seco.

8. La estancia en seco se clasifica en:

a) Marina seca.
b) Zona de explanada.
c) Otros lugares en seco.

Artículo 187. *Cuota tributaria.*

1. En las infraestructuras portuarias gestionadas directamente por Puertos de la Generalidad, la cuota íntegra de la tasa de las embarcaciones deportivas o de recreo se determina multiplicando las cuantías fijas de la tarifa incluidas en el siguiente cuadro por la superficie de dominio público portuario utilizada y el número de días de utilización.

Tipo de embarcación	Modalidad de fondeo, atraque o estancia				
	Anclaje con amarre a muerto	Anclaje con medios propios	Atraque de costado	Atraque en punta	Estancia en seco
	Euros				
Embarcación de base.	0,166	0,106	0,437	0,191	0,106
Embarcación transeúnte.	0,425	0,340	0,765	0,595	0,850

2. Si la infraestructura portuaria dispone de toma de agua, las cuantías fijas de la tarifa incluidas en el cuadro anterior deben incrementarse en 0,023 euros; si dispone de toma de energía eléctrica, deben incrementarse en 0,036 euros; si dispone de toma de agua y energía eléctrica, deben incrementarse en 0,059 euros; si dispone de muerto para el atraque, deben incrementarse en 0,059 euros, y si dispone de servicio adicional de temporada, deben incrementarse en 0,047 euros.

3. En las infraestructuras portuarias en régimen de concesión o autorización, la cuota íntegra de la tasa puede calcularse por los métodos de estimación directa y de estimación objetiva.

4. La cuota íntegra de la tasa debe determinarse con carácter general por el método de estimación directa. No obstante, previa solicitud de la persona obligada tributariamente, la cuota íntegra de la tasa debe determinarse por el método de estimación objetiva.

5. No pueden aplicarse simultáneamente los métodos de estimación directa y objetiva.

6. En el método de estimación directa, la cuota íntegra de la tasa se determina multiplicando las cuantías fijas que se señalan a continuación por la superficie de dominio público portuario utilizada y por el número de días de utilización.

a) Embarcaciones de base: 0,040 euros.
b) Embarcaciones transeúntes: 0,061 euros.

7. Los buques con una superficie ocupada superior a 100 metros cuadrados están sujetos a estimación directa.

8. En el método de estimación objetiva, la cuota íntegra de la tasa se determina multiplicando la cuantía fija de 0,020 euros por los metros de amarre disponible y por 365 días.

9. Los metros de amarre disponible se calculan multiplicando el número de amarres utilizables por la superficie de dominio público portuario utilizada por una embarcación tipo.

10. La superficie ocupada por una embarcación tipo no puede ser inferior a 10 metros cuadrados ni superior a 100 metros cuadrados. Corresponde a Puertos de la Generalidad

determinar anualmente la superficie ocupada por una embarcación tipo en cada infraestructura portuaria en régimen de concesión o autorización. A tal efecto, los acuerdos que adopte Puertos de la Generalidad deben ir precedidos de un período de información pública por un plazo no inferior a veinte días y de un estudio que justifique su procedencia. Para su eficacia, dichos acuerdos deben publicarse en el «Diari Oficial de la Generalitat de Catalunya» antes del 1 de enero de cada año. Si en un ejercicio concreto Puertos de la Generalidad no adopta dicho acuerdo, debe entenderse tácitamente prorrogado el adoptado en el ejercicio anterior.

11. La cuota íntegra de la tasa puede ser objeto de alguna de las siguientes bonificaciones:

a) Acogerse al método de estimación objetiva.

b) Fomentar la náutica popular.

12. Las personas obligadas tributariamente que se han acogido al método de estimación objetiva disfrutan de una bonificación del 50% de la cuota íntegra de la tasa. Esta bonificación debe ser aplicada de oficio por Puertos de la Generalidad.

13. Si las embarcaciones de recreo de eslora máxima inferior a 7 metros fondean o atracan en espacios de la zona de servicio destinados a la náutica popular, las personas obligadas tributariamente pueden solicitar la aplicación de una bonificación del 20% de la cuota íntegra de la tasa.

14. En los muelles destinados a personas jubiladas del sector pesquero, la bonificación que puede aplicarse debe ser del 50% para los propietarios de embarcaciones en edad legal de jubilación, previa acreditación de su condición de persona jubilada de la pesca por parte de la cofradía de pescadores. Esta bonificación solo es aplicable a las infraestructuras portuarias gestionadas directamente por Puertos de la Generalidad.

Sección séptima. Tasa de estacionamiento de vehículos (TA6)

Artículo 188. *Hecho imponible.*

1. El hecho imponible de la tasa de estacionamiento de vehículos consiste en la utilización de cualquier bien del dominio público portuario en ocasión del estacionamiento de vehículos de tracción mecánica dentro de las zonas habilitadas a tal efecto por la Administración portuaria.

2. Si el estacionamiento de vehículos tiene lugar en infraestructuras portuarias y otros bienes de dominio público portuario en régimen de autorización, concesión o contrato administrativo, la tasa solo es exigible si el vehículo utiliza de cualquier forma bienes de dominio público gestionados directamente por la Administración portuaria.

Artículo 189. *Sujetos pasivos.*

1. Tienen la condición de sujetos pasivos de la tasa de estacionamiento de vehículos, de forma solidaria, las personas físicas o jurídicas y las entidades a las que se refiere el artículo 35.4 de la Ley general tributaria, los propietarios del vehículo y el conductor que lo estaciona en las zonas de dominio público portuario habilitadas a tal efecto.

2. A efectos de la presente ley, se entiende por propietario del vehículo el que figura como titular del mismo en el Registro de Vehículos de la Dirección Central de Tráfico o en un registro administrativo equivalente.

Artículo 190. *Exenciones.*

Están exentos de la tasa de estacionamiento de vehículos:

a) Los vehículos utilizados por personas con discapacidad que cuentan con la pertinente autorización especial.

b) Los vehículos en servicio oficial de la Administración general del Estado, de las comunidades autónomas, de los municipios y de los servicios de rescate y salvamento marítimo que estén destinados de forma exclusiva a la prestación de servicios oficiales de su competencia en régimen de gestión directa.

Artículo 191. *Acreditación y exigibilidad.*

1. La tasa de estacionamiento de vehículos, si la cuota íntegra se calcula conforme al método de estimación directa, se acredita cuando se efectúa el estacionamiento del vehículo de tracción mecánica en las zonas de dominio público portuario habilitadas a tal efecto. En el supuesto de que no se presente el tique de aparcamiento en el momento de la retirada del vehículo, se aplica una tarifa de 20 euros.

2. Si la cuota íntegra de la tasa se calcula conforme al método de estimación objetiva, la tasa se acredita el primer día de cada mes o el 1 de enero de cada año, según corresponda. En este caso, el período impositivo de esta tasa coincide con el mes natural o el año natural, según corresponda.

3. En el método de estimación objetiva, el pago de la deuda tributaria debe efectuarse por avanzado con periodicidad mensual o anual, según corresponda. En este caso, si por causa no imputable al sujeto pasivo no se llega a consumir en su integridad el período de estacionamiento autorizado, las partes obligadas tributariamente pueden solicitar la devolución de la parte de la cuota correspondiente a los días o meses que quedan para completar dicho período.

Artículo 192. *Elementos de cuantificación de la tasa.*

1. Los elementos de cuantificación de la tasa de estacionamiento de vehículos son:

a) El tiempo de utilización del dominio público portuario.
b) El tipo de vehículo.

2. El tiempo de utilización del dominio público portuario se computa por minutos completos. Los plazos inicial y final del período de utilización coinciden con los momentos de entrada y salida del vehículo de las zonas de estacionamiento.

3. Los vehículos se clasifican en:

a) Motocicletas y vehículos o remolques de dos ruedas.
b) Coches de turismo y demás automóviles.
c) Autocares y demás vehículos proyectados para el transporte colectivo.
d) Otros vehículos de tracción mecánica.

Artículo 193. *Cuota tributaria.*

1. La cuota íntegra de la tasa de estacionamiento de vehículos puede calcularse por los métodos de estimación directa y de estimación objetiva.

2. La cuota íntegra de la tasa debe determinarse con carácter general por el método de estimación directa. No obstante, previa solicitud de la persona obligada tributariamente, la cuota íntegra de la tasa debe determinarse por el método de estimación objetiva.

3. No pueden aplicarse simultáneamente los métodos de estimación directa y objetiva.

4. En el método de estimación directa, la cuota íntegra de la tasa se determina multiplicando las cuantías fijas recogidas en las siguientes tarifas por el tiempo de utilización del dominio público portuario calculado en minutos.

Tipo de vehículo	Precio por minuto - Euros	Precio máximo diario - Euros
Motocicletas y vehículos o remolques de dos ruedas.	0,010	2,02
Coches de turismo y demás automóviles.	0,020	8,08
Autocares y demás vehículos proyectados para el transporte colectivo.	0,040	32,31
Otros vehículos de tracción mecánica.	0,030	14,13

5. En el método de estimación objetiva, la cuota íntegra de la tasa debe determinarse multiplicando las cuantías fijas recogidas en las tarifas adjuntas por el tiempo de utilización del dominio público portuario calculado en meses y años.

Tipo de vehículo	Precio por mes - Euros	Precio por año - Euros
Motocicletas y vehículos o remolques de dos ruedas.	33,78	368,54
Coches de turismo y demás automóviles.	135,13	1.474,15
Autocares y demás vehículos proyectados para el transporte colectivo.	538,05	5.896,60
Otros vehículos de tracción mecánica.	236,49	2.579,16

6. La cuota íntegra de la tasa determinada por el método de estimación directa se reduce en la proporción que corresponda si concurre alguna de las siguientes circunstancias:

a) El estacionamiento prolongado.
b) El estacionamiento de vehículos del personal que presta servicio en los puertos.

7. La cuota de la tasa solo puede ser objeto de una reducción. En caso de cumplirse los requisitos para la aplicación de más de una reducción, solo debe practicarse la que resulte más favorable al obligado tributario.

8. La cuota íntegra de la tasa determinada por el método de estimación directa se reduce en un 10% si el estacionamiento tiene una duración superior a tres días.

9. La cuota íntegra de la tasa determinada por el método de estimación directa se reduce en un 10% si el estacionamiento del vehículo lo realizan personas que trabajan en empresas u organismos situados en la zona de servicio portuaria.

10. A efectos de la aplicación de la reducción, las personas obligadas tributariamente deben acreditar esa circunstancia mediante la exhibición de la correspondiente tarjeta de identificación expedida por la Administración portuaria.

11. Los contribuyentes que se acogen al método de estimación objetiva disfrutan de una bonificación del 30% de la cuota íntegra de la tasa, que Puertos de la Generalidad debe aplicar de oficio.

CAPÍTULO V

Tasas portuarias por prestación de servicios o realización de actividades administrativas

Sección primera. Tasa por utilización de la báscula (TP1)

Artículo 194. *Hecho imponible.*

El hecho imponible de la tasa por utilización de la báscula consiste en la determinación del peso de las mercancías y los vehículos mediante las básculas de titularidad de la Administración portuaria.

Artículo 195. *Sujeto pasivo.*

1. Tienen la condición de sujetos pasivos de la tasa por utilización de la báscula, en concepto de contribuyente, las personas físicas o jurídicas y las entidades a las que se refiere el artículo 35.4 de la Ley general tributaria propietarias de las mercancías o de los vehículos cuyo peso se determina mediante las básculas de titularidad de la Administración portuaria.

2. Tienen la condición de sujetos pasivos de esta tasa, en concepto de sustituto del contribuyente, las personas físicas o jurídicas y las entidades a las que se refiere el artículo 35.4 de la Ley general tributaria que soliciten o motiven la realización de la actividad en la que consiste el hecho imponible.

Artículo 196. *Acreditación y exigibilidad.*

1. La tasa por utilización de la báscula se acredita cuando se solicita la prestación de la actividad en la que consiste el hecho imponible.

2. El pago de la deuda tributaria debe efectuarse por adelantado.

Artículo 197. *Elementos de cuantificación de la tasa.*

1. Los elementos de cuantificación de la tasa por utilización de la báscula son:

a) El tipo de objeto pesado.
b) La procedencia o el destino de la mercancía.
c) El número de ocasiones en que se realiza la actividad.

2. Los objetos pesados se clasifican en:

a) Mercancías.
b) Vehículos con mercancías.
c) Otros objetos.

3. La procedencia o el destino de las mercancías es la instalación portuaria donde se produce el pesaje u otra instalación.

Artículo 198. *Cuota tributaria.*

La cuota íntegra de la tasa por utilización de la báscula se determina multiplicando las cuantías fijas de la tarifa incluidas en el siguiente cuadro por el número de ocasiones en las que se realiza la actividad en la que consiste el hecho imponible.

Tipo de objeto pesado	Tipo específico por pesaje - Euros
Pesaje con mercancías procedentes de la instalación portuaria o con destino a la misma.	3,89
Pesaje con mercancías ajenas a la instalación portuaria.	4,08
Otros objetos.	4,18

Sección segunda. Tasa de seguridad portuaria (TP2)

Artículo 199. *Hecho imponible.*

El hecho imponible de la tasa de seguridad portuaria consiste en la prestación por parte de la Administración portuaria del servicio portuario general de inspección, ordenación y control del tráfico de pasajeros y equipajes en la zona de servicio portuaria de competencia de la Generalidad.

Artículo 200. *Sujeto pasivo.*

1. Tienen la condición de sujetos pasivos de la tasa de seguridad portuaria, en concepto de contribuyente y, además, de forma solidaria, el propietario, el naviero y el capitán del buque.
2. Tiene la condición de sujeto pasivo de esta tasa, en concepto de sustituto del contribuyente, la parte consignataria del buque, cuando este se encuentra consignado.

Artículo 201. *Acreditación y exigibilidad.*

1. La tasa de seguridad portuaria se acredita cuando se inician las operaciones portuarias de embarque, desembarque o tránsito de los pasajeros y equipajes.
2. El pago de la deuda tributaria debe efectuarse por adelantado.

Artículo 202. *Elementos de cuantificación de la tasa.*

1. El elemento de cuantificación de la tasa de seguridad portuaria es el número de pasajeros.
2. La modalidad de pasaje es en régimen de crucero turístico.

Artículo 203. *Cuota tributaria.*

La cuota íntegra de la tasa de seguridad portuaria se determina multiplicando la tarifa de 0,67 euros al día por el número de pasajeros en régimen de crucero turístico.

CAPÍTULO VI

Tasa por el servicio portuario de recepción obligatoria de los desechos generados por los buques

Artículo 204. *Hecho imponible.*

1. El hecho imponible de la tasa por la recepción obligatoria de los desechos generados por los buques consiste en la prestación del servicio de recepción obligatoria de los desechos generados por los buques o las embarcaciones que acceden por vía marítima o fluvial a una infraestructura portuaria de competencia de la Generalidad de Cataluña.

2. Esta tasa solo es exigible en las zonas de servicios portuarias de competencia de la Generalidad.

Artículo 205. *Supuestos de no sujeción.*

No están sujetos a la tasa por la recepción obligatoria de los desechos generados por los buques:

a) Los buques pesqueros.

b) Las embarcaciones de recreo autorizadas para un máximo de doce pasajeros.

Artículo 206. *Sujeto pasivo.*

1. Tienen la condición de sujetos pasivos de la tasa por la recepción obligatoria de los desechos generados por los buques, en concepto de contribuyente y, además, de forma solidaria:

a) En el caso de buques, el propietario, el naviero y el capitán o patrón.

b) En el caso de embarcaciones de recreo, el propietario de la embarcación y el capitán o patrón.

2. Tienen la condición de sujetos pasivos de la tasa, en concepto de sustituto del contribuyente:

a) En el caso de buques, el consignatario, cuando el buque se encuentra consignado.

b) En el caso de embarcaciones de recreo, el titular de la concesión o autorización o el contratista, si el acceso se efectúa a una infraestructura portuaria gestionada en régimen de autorización, concesión o contrato.

Artículo 207. *Exenciones.*

Están exentos de la tasa por la recepción obligatoria de los desechos generados por los buques:

a) Los buques cuya titularidad corresponda a la Administración general del Estado, a las comunidades autónomas o a los municipios que estén destinados exclusivamente a la prestación de servicios oficiales de su competencia en régimen de gestión directa.

b) Los buques en servicio oficial de la Unión Europea o de uno de los estados miembros de la Unión Europea que estén destinados exclusivamente a la prestación de servicios de su competencia en régimen de gestión directa.

Artículo 208. *Acreditación y exigibilidad.*

1. El período impositivo y la acreditación de la tasa por la recepción obligatoria de los desechos generados por los buques quedan establecidos del siguiente modo:

a) En el caso de buques y embarcaciones que tienen su base en infraestructuras portuarias de competencia de la Generalidad, el período impositivo coincide con el mes natural y la tasa se acredita el día 1 de cada mes.

b) En el caso de buques y embarcaciones transeúntes o que no tienen su base en infraestructuras portuarias de competencia de la Generalidad, la tasa se acredita cuando el buque o la embarcación entra en las aguas de la zona de servicio de la infraestructura portuaria en cuestión.

2. El pago de la deuda tributaria se produce del siguiente modo:

a) En el caso de buques y embarcaciones de base, la autoliquidación e ingreso se efectúan por adelantado y pueden referirse a uno o varios períodos de devengo, con un máximo de seis meses.

b) En el caso de buques y embarcaciones transeúntes o asimilados, la autoliquidación e ingreso deben efectuarse antes de abandonar la infraestructura portuaria.

3. El producto de la recaudación de la tasa de recepción obligatoria queda afectado íntegramente a sufragar el coste del servicio de recepción de desechos generados por buques que prestan las instalaciones portuarias de titularidad de la Generalidad, hagan o no uso del mismo, con el fin de reducir los vertidos al mar de los desechos generados por los buques y las embarcaciones.

Artículo 209. *Cuota tributaria.*

1. La cuota de la tasa por la recepción obligatoria de los desechos generados por los buques queda fijada y es aplicable de acuerdo con las siguientes modalidades:

a) Los buques y embarcaciones que tienen su base en infraestructuras portuarias de competencia de la Generalidad: 125,38 euros al mes.

b) Los buques y embarcaciones transeúntes: 125,38 euros por escala.

2. El pago de la cuota da derecho a descargar por medios de recogida terrestre un volumen máximo de 2 metros cúbicos de residuos incluidos en el anexo V del Convenio MARPOL 73/78, por cada mes o escala.

3. La recogida de volúmenes superiores o de residuos incluidos en otros anexos del Convenio MARPOL 73/78 se sujeta a las condiciones técnicas y económicas que regulen la prestación del correspondiente servicio.

4. A la cuota fijada le son de aplicación las reducciones fijadas por el presente artículo, en la proporción que corresponda si concurre alguna de las siguientes circunstancias:

a) La posesión de un certificado de exención total en vigor.
b) La posesión de un certificado de exención parcial en vigor.
c) La generación de cantidades reducidas de desechos.
d) El tipo de buque.
e) La entrega de todos los desechos generados por el buque.
f) La entrega parcial de los desechos generados por el buque.

5. La cuota de la tasa solo puede ser objeto de una reducción. Si concurren los requisitos para aplicar dos o más reducciones, solo se aplica la que resulte más favorable al sujeto pasivo.

6. La cuota de la tasa se reduce en el 100% cuando el capitán o patrón del buque o la embarcación disponga de una certificación de exención total vigente, emitida por el órgano administrativo competente en materia de marina mercante y aplicable en la infraestructura portuaria de la que se trate, o acredite ante Puertos de la Generalidad la entrega de sus desechos correspondientes a los anexos I, IV y V del Convenio MARPOL 73/78 a una empresa autorizada para prestar el servicio portuario específico de recepción de desechos generados por buques y embarcaciones y residuos de carga en la infraestructura portuaria de la que se trate.

7. La cuota de la tasa se reduce en el 75% si el capitán o patrón del buque o la embarcación disponga de una certificación de exención parcial vigente, emitida por el órgano administrativo competente en materia de marina mercante y aplicable en la infraestructura portuaria de la que se trate, o acredite ante Puertos de la Generalidad la entrega parcial de sus desechos correspondientes a los anexos I, IV y V del Convenio MARPOL 73/78 a una empresa autorizada para prestar el servicio portuario específico de recepción de desechos generados por buques y embarcaciones y residuos de carga en la infraestructura portuaria de la que se trate.

8. La cuota de la tasa se reduce en el 25% en el caso de:

a) Buques turísticos locales.
b) Buques destinados al dragado y al avituallamiento.

c) Buques destinados a la prestación de servicios portuarios generales o específicos.
d) Buques destinados a la acuicultura o a viveros flotantes.
e) Embarcaciones profesionales dedicadas al alquiler con o sin patrón.

CAPÍTULO VII

Canon por la prestación de servicios portuarios específicos y desarrollo de actividades comerciales o industriales y realización de usos lucrativos

Artículo 210. *Hecho imponible.*

Constituye el hecho imponible del canon por la prestación de servicios portuarios específicos y el ejercicio de actividades comerciales o industriales y la realización de usos lucrativos la prestación de los servicios, el ejercicio de las actividades o la realización de los usos citados en la infraestructuras portuarias en virtud de autorización, concesión o contrato. No se incluyen las actividades formativas y de competición deportiva llevadas a cabo por entidades náutico-deportivas.

Artículo 211. *Sujeto pasivo.*

Es sujeto pasivo del canon por la prestación de servicios portuarios específicos y desarrollo de actividades comerciales o industriales y realización de usos lucrativos la persona física o jurídica titular de la autorización de actividad, la concesión o el contrato habilitante.

Artículo 212. *Acreditación y exigibilidad.*

1. El canon por la prestación de servicios portuarios específicos y desarrollo de actividades comerciales o industriales y realización de usos lucrativos se acredita anualmente, en los plazos y condiciones que señala el título habilitante.
2. En el supuesto de que el canon sea exigible por adelantado, la cuantía del primer ejercicio debe calcularse de acuerdo con las estimaciones efectuadas sobre el volumen de negocio y, en los ejercicios sucesivos, sobre los datos reales de los años anteriores.

Artículo 213. *Importe.*

El importe del canon por la prestación de servicios portuarios específicos y desarrollo de actividades comerciales o industriales y realización de usos lucrativos se establece sobre el volumen de las actividades en una cuantía de hasta el 7% de la facturación en función de los tipos de actividad, de su interés portuario, de la cuantía de la inversión y de los beneficios previstos.

CAPÍTULO VIII

Precios privados por la realización de actividades económicas y servicios varios

Artículo 214. *Precios privados.*

Corresponde a Puertos de la Generalidad determinar y revisar el precio exigible a los particulares en contraprestación por las actividades económicas y los servicios varios que presta a solicitud de los mismos.

Artículo 215. *Exigibilidad.*

1. Puertos de la Generalidad puede exigir el pago del precio de las actividades económicas y servicios varios desde el momento en que recibe la petición de la persona interesada. A tal efecto, debe expedirse la correspondiente factura. El solicitante debe hacerla efectiva en el plazo de treinta días naturales a contar desde la fecha de su notificación.

2. Para garantizar el cobro de las facturas emitidas puede exigirse un depósito previo o la constitución de avales por el correspondiente importe.

3. Transcurrido el plazo de pago sin que el solicitante haya hecho efectivo el precio exigido, la dirección general de la entidad portuaria tiene que certificar dicha circunstancia y notificarlo a la persona obligada al pago. La cantidad debida genera el interés legal del dinero vigente incrementado en dos puntos durante el período en el que se haya incurrido en mora.

4. Si la persona obligada al pago ha constituido alguna garantía, la entidad portuaria, previo apercibimiento a la persona interesa, debe proceder al cobro de la cantidad debida con cargo a dicha garantía. De no ser así, Puertos de la Generalidad debe reclamar la cantidad debida ante los órganos de la jurisdicción ordinaria.

5. El certificado emitido por la dirección general de Puertos de la Generalidad tiene la consideración de título ejecutivo a efectos de la acción ejecutiva, de acuerdo con lo establecido por el artículo 517 de la Ley de enjuiciamiento civil, y permite la promoción del correspondiente proceso de ejecución, con independencia del importe efectivamente reclamado.

6. La falta de pago de los intereses devengados durante el período en el que se ha incurrido en mora habilita igualmente a Puertos de la Generalidad para el ejercicio de la acción ejecutiva en la forma establecida en el presente artículo.

Artículo 216. *Reclamaciones de precios privados.*

En materia de precios privados por la realización de actividades económicas y servicios varios, las personas interesadas pueden plantear en defensa de sus intereses las reclamaciones que consideren pertinentes de acuerdo con la normativa sobre régimen jurídico de las administraciones públicas y del procedimiento administrativo común.

CAPÍTULO IX

Tarifas máximas de los servicios portuarios específicos

Artículo 217. *Importe máximo de las tarifas.*

1. Corresponde a Puertos de la Generalidad fijar las tarifas máximas exigibles por las personas físicas o jurídicas o las entidades sin personalidad jurídica que prestan los servicios portuarios específicos.

2. Si los servicios portuarios específicos son de solicitud o recepción obligatoria o son prestados directamente por Puertos de la Generalidad, los usuarios deben pagar las correspondientes tarifas.

LIBRO TERCERO

Transporte de pasajeros en aguas marítimas y continentales

TÍTULO I

Disposiciones generales

Artículo 218. *Servicios de transporte de personas.*

1. Los servicios de transporte objeto de la presente ley son los destinados al transporte de personas y, si procede, de sus equipajes, en los ámbitos siguientes:

a) Transporte en aguas marítimas: el que se realiza íntegramente entre puertos y lugares del litoral de Cataluña y el que se realiza entre estos y los puntos situados en los márgenes de los ríos que transcurren por el territorio de Cataluña hasta el lugar donde sean navegables o donde resulte evidente el efecto de las mareas.

b) Transporte en aguas continentales: el que se realiza íntegramente entre puntos situados en los márgenes de los ríos que transcurren por el territorio de Cataluña y de los lagos.

2. Se entiende que están comprendidos dentro de esta modalidad los transportes con fines turísticos y el desplazamiento a lugares para realizar prácticas deportivas, así como, en general, cualquier actividad comercial que suponga el transporte de personas en embarcaciones provistas de medios mecánicos de propulsión, sin perjuicio de lo dispuesto por el apartado 3.

3. El alquiler de embarcaciones de recreo, con o sin patrón, no tiene la consideración, a efectos de la presente ley, de transporte de viajeros, y queda excluido, por consiguiente, de su ámbito de aplicación. También queda excluido de su ámbito de aplicación el desplazamiento en embarcaciones que sean propiedad de empresas que realizan una actividad principal distinta de la de transporte, de la cual este resulta complementario.

Artículo 219. *Clasificación.*

Los servicios de transporte objeto de la presente ley, de acuerdo con las condiciones de prestación, se clasifican en:

a) Líneas regulares: las que están sujetas a itinerarios, frecuencia de escalas, precios y otras condiciones de transporte previamente establecidas y que se prestan con una periodicidad predeterminada.

b) Líneas no regulares u ocasionales: son todas las que, por sus características, no pueden considerarse regulares.

Artículo 220. *Competencias administrativas.*

La regulación, la ordenación y el control del transporte de pasajeros en aguas marítimas y continentales y de las actividades relacionadas con el mismo corresponden al departamento competente en materia de transportes, de acuerdo con la presente ley.

TÍTULO II

Servicios de transporte de pasajeros

CAPÍTULO I

Régimen de prestación de los servicios

Artículo 221. *Libertad de prestación.*

Toda persona física o jurídica que cumpla los requisitos establecidos por la presente ley y demás normativa que le sea de aplicación puede prestar los servicios de transporte que son objeto de la presente ley, en régimen de competencia real y efectiva.

Artículo 222. *Buques.*

Los servicios de transporte a los que se refiere la presente ley que tienen finalidad mercantil quedan reservados a buques abanderados en cualquiera de los estados miembros de la Unión Europea o pertenecientes al Espacio Económico Europeo.

Artículo 223. *Prestación de los servicios.*

La prestación de los servicios de transporte objeto de la presente ley queda sujeta al cumplimiento de las prescripciones establecidas por la normativa vigente sobre transporte y seguridad de buques, así como a los requerimientos u órdenes que emanen de los órganos administrativos competentes en esta materia.

CAPÍTULO II

Requisitos para la prestación de los servicios

Artículo 224. *Comunicación.*

1. Las personas interesadas en prestar los servicios de transporte a los que se refiere la presente ley deben notificarlo fehacientemente a la dirección general competente en materia de transportes con una antelación mínima de un mes al inicio de la actividad, acreditando el cumplimiento de los requisitos establecidos para el ejercicio de la actividad.

2. A efectos de lo establecido por el apartado 1, la comunicación debe ir acompañada de la documentación relativa a las siguientes circunstancias:

a) Los datos identificativos de las personas físicas o entidades comunicantes, debidamente registradas como empresas navieras, de conformidad con la normativa de aplicación.

b) La documentación acreditativa de que el buque que se pretende emplear en la prestación del servicio cumple los requisitos exigidos por la normativa vigente para poder navegar y los requerimientos técnicos y de seguridad, en función de las características del transporte que se desea prestar, en la que debe constar el número máximo de pasajeros que puede transportar, emitido por la administración competente en la materia.

c) El seguro de responsabilidad civil de la persona prestadora de los servicios de transporte, que cubra los daños a terceras personas derivados del ejercicio de la actividad, en los términos que se determinen por vía reglamentaria. La suscripción del seguro se entiende sin perjuicio de otros que deban ser formalizados en función de la clase de transporte que se desea prestar.

d) La clase de servicio: si se trata de servicios regulares, deben constar el itinerario o itinerarios, los puntos de partida y llegada y los lugares donde se realizan las escalas; si se trata de servicios no regulares, la zona del litoral o las aguas continentales donde se prevea prestar el servicio de transporte, los puntos de partida y llegada y la previsión de escalas.

e) Los precios aplicables por la prestación de los servicios.

f) Una declaración responsable de no tener deudas con la Administración de la Generalidad, y de estar al corriente de las obligaciones tributarias y de seguridad social, con una autorización expresa para que pueda comprobarse la veracidad de la declaración.

g) El título de patrón de aguas fluviales o continentales, si se trata de prestar transporte exclusivamente en aguas continentales.

h) Cualquier otra documentación que se determine por reglamento.

3. La documentación a la que se refiere el apartado 2.b y c puede sustituirse, en los servicios que se presten con buques de nueva adquisición, respectivamente, por una memoria justificativa de sus condiciones técnicas, que especifique el número máximo de pasajeros permitido, y por el compromiso de formalizar el correspondiente seguro de responsabilidad civil.

4. Los navieros deben comunicar a la dirección general competente en materia de transportes, cada tres años, a contar desde el inicio de la actividad, si tienen intención de continuar prestando el servicio. La comunicación debe ir acompañada de una declaración responsable sobre el mantenimiento de las condiciones exigidas para el ejercicio de esa actividad.

5. El cese en la prestación del servicio regular debe comunicarse al órgano competente de la Generalidad con quince días de antelación.

6. La comunicación de inicio de actividad lo es sin perjuicio de la obtención de los títulos habilitantes que exijan la normativa municipal y el resto de legislación vigente.

Artículo 225. *Incumplimiento de los requisitos.*

1. En el supuesto de que la dirección general competente en materia de transportes constate que la comunicación no incorpora todos los documentos que acrediten el cumplimiento de los requisitos establecidos por el artículo 224, y haya transcurrido el plazo legal de subsanación otorgado a tal efecto, debe dictar resolución motivada en la que ordene

la inmediata paralización del servicio o la prohibición de su inicio hasta que sea subsanada la omisión, sin perjuicio de las sanciones administrativas que procedan.

2. Las personas interesadas no pueden hacer efectiva ninguna modificación de los servicios prestados hasta que hayan transcurrido al menos diez días desde su comunicación, salvo que, por razones de interés general, sean autorizadas de forma expresa antes de que el plazo haya finalizado.

Artículo 226. *Cese de la actividad.*

1. Las siguientes causas determinan la imposibilidad legal de seguir prestando la actividad de transporte:

a) Extinción de la personalidad del transportista.

b) Sanción administrativa firme.

c) Falta de notificación preceptiva de la intención de seguir llevando a cabo la actividad y del mantenimiento de las condiciones.

d) Impago reiterado de los tributos portuarios legalmente exigibles.

e) Comprobación, por parte de la administración competente en materia de transporte, de la inexactitud o falsedad en cualquier dato, manifestación o documento de carácter esencial que se hubiera aportado o del incumplimiento de los requisitos establecidos por la legislación aplicable.

2. Si el cese de la actividad se produce a instancias de la administración competente en materia de transporte, este se acuerda mediante resolución, una vez tramitado un procedimiento que debe dar audiencia al transportista afectado.

LIBRO CUARTO

Régimen de policía y sancionador

TÍTULO I

Régimen de policía

CAPÍTULO I

Potestad inspectora

Artículo 227. *Inspección y vigilancia.*

1. Corresponde a la Administración portuaria, sin perjuicio de las competencias municipales y de las competencias de la Agencia Catalana del Agua, la potestad de inspección y vigilancia con relación a las infraestructuras portuarias incluidas en el ámbito de aplicación de la presente ley, así como con relación a las operaciones y los servicios que en ellas se prestan, cualesquiera que sean el régimen de gestión y utilización del dominio público portuario y de la zona de servicio del puerto y la forma de prestación de los servicios.

2. La policía portuaria de Barcelona y de Tarragona es el cuerpo policial con competencias en los servicios de vigilancia, seguridad y policía en las zonas comunes de dichos puertos, sin perjuicio de las competencias que corresponden a otras administraciones, de conformidad con el texto refundido de la Ley de puertos del Estado y de la marina mercante.

3. La actuación inspectora es llevada a cabo por el personal designado por la Administración portuaria. En los puertos gestionados mediante contrato sujeto a la normativa sobre contratación pública, la Administración portuaria puede designar, a propuesta de los órganos representativos de la empresa contratista, a una persona que ejerza dichas funciones en el ámbito de la concesión.

4. La potestad de inspección y vigilancia de los servicios de transporte marítimo corresponde a los órganos de inspección del departamento competente en materia de transportes, sin perjuicio de las competencias de otras administraciones públicas.

5. En cualquier caso, el personal encargado de la inspección y vigilancia de acuerdo con los apartados 3 y 4 tiene la consideración de agente de la autoridad en el ejercicio de sus funciones y los hechos constatados que se formalizan en un documento público tienen valor probatorio, en los términos establecidos por la legislación sobre procedimiento administrativo común.

6. Las actas levantadas por los servicios de inspección deben reflejar con claridad las circunstancias de los hechos o actividades que pueden ser constitutivos de infracción, los datos personales del presunto infractor y de la persona inspeccionada y la conformidad o disconformidad motivada de las personas interesadas, junto con la indicación de las normas que se reputen infringidas.

7. La potestad inspectora comprende, entre otras, las siguientes facultades:

a) Acceder a la totalidad de los espacios comprendidos en la zona de servicio portuario, incluidas las edificaciones y las instalaciones, con independencia del tipo de gestión y de la titularidad.

b) Acceder a la documentación administrativa, financiera, contable o de cualquier otra naturaleza que sea necesaria para el ejercicio de la función inspectora, y requerir a tales efectos los informes, documentos y antecedentes que, de forma justificada, se estimen pertinentes.

c) Comprobar el cumplimiento de las condiciones del título habilitante y, en general, de las exigencias de las normativas sectoriales de aplicación.

d) Verificar que las obras, las actividades y los servicios se lleven a cabo de acuerdo con la normativa de aplicación.

e) Acceder, en los términos establecidos por la legislación vigente, a las instalaciones de propiedad privada cuando sea necesario para realizar las pertinentes comprobaciones.

f) Formalizar las actas de denuncia.

8. Las empresas de transporte marítimo y los capitanes o patrones deben facilitar al personal de los servicios de inspección toda la documentación que les requieran, y deben permitirles el acceso a las embarcaciones destinadas a los servicios de transporte marítimo y en las instalaciones de apoyo, siempre que resulte necesario para verificar el cumplimiento de las obligaciones establecidas por la presente ley y por los títulos correspondientes.

9. El personal de guardamuelles y el personal de vigilancia en los ámbitos sujetos a título habilitante tienen la misión de prevenir, evitar y denunciar las infracciones que puedan cometerse con relación a lo dispuesto por la presente ley, y deben informar a las distintas autoridades competentes por razón de la materia de las actuaciones que hayan realizado.

10. La inspección y vigilancia de la zona de servicio portuaria debe ejercerse respetando las competencias municipales y actuando de forma coordinada con la Policía de la Generalidad - Mossos de Esquadra y la policía local. El personal de inspección puede solicitar, para un cumplimiento eficaz de su función, el apoyo necesario de las fuerzas de seguridad. A tales efectos, la Administración portuaria debe solicitarlo en cada caso a la autoridad competente.

11. Con el objetivo de conseguir una mayor eficacia y coordinación y de optimizar el aprovechamiento de los recursos humanos y materiales disponibles en las tareas de control e inspección, la Administración portuaria puede suscribir acuerdos y convenios de colaboración con el departamento competente en materia de seguridad pública y con las demás administraciones públicas al efecto de prever, en su caso, el intercambio de información y la intervención en materias de su competencia.

CAPÍTULO II

Medidas de policía

Artículo 228. *Facultades de policía.*

1. Corresponde a la Administración portuaria la adopción de las medidas necesarias para garantizar el adecuado desarrollo de las operaciones portuarias. Esta potestad la faculta para acordar:

a) La recuperación de cualquier espacio o elemento incluido en el dominio público portuario ocupado sin título suficiente o sin ajustarse al título otorgado o a la normativa sobre usos, actividades o servicios, incluidos edificios e instalaciones, embarcaciones, vehículos y mercancías.

b) La declaración de la situación de abandono de barcos, vehículos, mercancías y, en general, cualquier otro equipamiento.

c) La adopción de las medidas de seguridad exigibles cuando un buque presente peligro de hundimiento en la zona de servicio portuaria y el armador o la persona responsable no atienda las instrucciones recibidas de la Administración portuaria.

2. La Administración portuaria puede ordenar la paralización inmediata de las obras, el precinto de las instalaciones y la suspensión de los servicios y de las actividades que no dispongan del correspondiente título administrativo o que no se ajusten a las condiciones del título otorgado, sin perjuicio del ejercicio por otras administraciones de las competencias que tengan reconocidas por la normativa sectorial de aplicación.

3. La Administración portuaria puede acordar la inmovilización de buques, embarcaciones, vehículos, mercancías o cualquier objeto que se encuentre en la zona de servicio portuaria sin autorización o en un lugar distinto al autorizado, así como su traslado donde estime más conveniente, sin perjuicio del pago de la tasa o tarifa procedente y de la iniciación del correspondiente procedimiento sancionador, si procede. Esta inmovilización debe mantenerse en los supuestos de transmisión del bien, que queda, en cualquier caso, afecto al pago de la deuda resultante de la estancia en la zona de servicio portuaria.

Artículo 229. *Órdenes individuales.*

1. La Administración portuaria puede dictar órdenes a los usuarios de la zona de servicio portuaria que impongan el deber de hacer, no hacer o tolerar, con el fin de garantizar:

a) La correcta y normal explotación del dominio público portuario y el desarrollo de las operaciones portuarias.

b) La limpieza y salubridad de las aguas, terrenos, obras e instalaciones existentes en la zona de servicio de los puertos e instalaciones marítimas menores y la protección del medio ambiente.

c) La seguridad en el dominio público portuario.

2. El contenido de las órdenes que dicte la Administración portuaria debe ajustarse, en cualquier caso, a los principios de igualdad de trato y de congruencia con los motivos y fines que las justifican y, en caso de existir varias opciones, debe optarse siempre por la menos restrictiva de la libertad individual.

Artículo 230. *Abandono de buques, embarcaciones, vehículos y otros objetos.*

1. La Administración portuaria puede adoptar las medidas necesarias para garantizar el correcto desarrollo de las operaciones portuarias y la disponibilidad de los espacios portuarios, elementos de atraque y puntos de amarre. A tales efectos, puede adoptar la declaración de situación de abandono del buque o embarcación, que debe permitir su traslado, fondeo o tratamiento como residuo. La adopción del acuerdo mencionado exige, con carácter previo, la audiencia del propietario, el naviero o el consignatario, y la tramitación del procedimiento que corresponda.

2. La Administración portuaria puede solicitar a la Administración marítima su auxilio para garantizar la navegación en la zona de servicio portuaria, así como la seguridad de los buques, en los supuestos en que un buque o embarcación se declare en situación de abandono.

3. En las situaciones que requieran una intervención urgente por necesidades de las operaciones portuarias y la navegación, así como en los casos en que el fondeo o la localización de un buque o embarcación en las aguas portuarias obstaculice el acceso al canal de navegación, impida el paso por la bocana o conlleve un riesgo cierto para los demás buques y embarcaciones, la Administración portuaria puede adoptar las medidas provisionales de urgencia necesarias.

4. A efectos de la presente ley, se consideran abandonados:

a) Los buques y embarcaciones que permanezcan en el mismo lugar de la zona de servicio portuaria durante más de seis meses consecutivos sin actividad exterior, si no se han abonado las tasas y tarifas correspondientes a estos períodos.

b) Los buques, embarcaciones y vehículos carentes de matrícula o de los datos suficientes para identificar a su propietario o consignatario, y que se hallen en la zona de servicio portuaria sin autorización.

5. Los vehículos, maquinaria y objetos en general que permanezcan en el mismo sitio dentro de la zona de servicio portuaria, por un período superior a un mes, y presenten desperfectos que permitan presumir racionalmente su situación de abandono deben ser tratados como residuos.

6. El procedimiento de declaración de situación de abandono se inicia mediante acuerdo publicado y notificado en los términos establecidos por reglamento. Una vez realizada la declaración de situación de abandono, los bienes deben ser enajenados en subasta pública, en los términos que se establezcan por reglamento.

7. Corresponde a Puertos de la Generalidad la propiedad de los buques, embarcaciones, vehículos y otros objetos que hayan sido declarados en situación de abandono de conformidad con la presente ley.

8. Las cantidades obtenidas en caso de enajenación mediante subasta pública deben aplicarse, deducidos los gastos de gestión, al resarcimiento de las deudas incurridas con la Administración portuaria o con la persona que gestiona el puerto con relación al abandono.

9. El impago de las tasas aplicables y de los gastos ocasionados por el traslado, fondeo, depósito y otros análogos como consecuencia del abandono, una vez notificada esta situación y previa advertencia a la persona deudora, debe permitir a la Administración portuaria iniciar el procedimiento administrativo de apremio.

Artículo 231. *Embargo y retención judicial o administrativa.*

La Administración portuaria puede, en los casos de embargo o retención judicial o administrativa de buques u otros equipamientos, siempre que sea necesario para garantizar la operatividad o la seguridad de las operaciones portuarias, determinar su ubicación en la zona de servicio portuaria, informando a la autoridad que haya decretado el embargo o retención.

Artículo 232. *Negativa a la entrada y a la prestación de servicios y actividades.*

1. Los responsables de la gestión de una infraestructura portuaria quedan facultados para denegar la entrada, la prestación de servicios portuarios o la realización de actividades económicas, en los siguientes supuestos:

a) Por ausencia de solicitud formalizada de acuerdo con los requisitos que establezca la legislación vigente.

b) Si la entrada, prestación de servicios o realización de actividades económicas puede poner en peligro la seguridad de la instalación, de los usuarios o de otras embarcaciones.

c) Por falta del preceptivo seguro de responsabilidad civil que responda de los daños y perjuicios que pueda ocasionar a otros buques o personas usuarias, o cualquier elemento de la zona de servicio portuaria.

d) En el supuesto de buques abanderados en países en los que no se exija el seguro obligatorio, se puede solicitar que depositen una cantidad suficiente para responder de los daños y perjuicios que puedan ocasionar durante el período de escala.

e) Si resulta procedente de acuerdo con las indicaciones formuladas por la autoridad marítima.

2. No obstante lo establecido por el apartado 1, es obligatorio prestar los servicios correspondientes cuando la embarcación se encuentre en situación de peligro para la navegación o la seguridad de la vida humana, o en caso de emergencia o fuerza mayor.

3. El incumplimiento de las obligaciones del titular o el usuario de un derecho de uso preferente, así como la falta de pago de las cuotas de conservación, mantenimiento y gestión o de las tarifas de los servicios y actividades que se presten o utilicen, o de cualquier otra cantidad exigible de acuerdo con la normativa vigente, da lugar a un requerimiento por

escrito por parte del gestor de la instalación para que el titular o el usuario rectifique su conducta o se ponga al corriente del pago, en un plazo no inferior a treinta días, con la advertencia expresa de que, en caso contrario, debe denegarse la prestación de servicios y actividades.

4. Si el requerimiento no es atendido en el plazo fijado, el gestor de la instalación debe comunicarlo a la Administración portuaria, que puede autorizar al gestor de la instalación para que, si procede, pueda inmovilizar la embarcación en su puesto de amarre, o, si las circunstancias lo aconsejan y siempre de forma motivada, la pueda retirar de la lámina de agua.

TÍTULO II

Infracciones y sanciones

CAPÍTULO I

Infracciones administrativas

Sección primera. Disposiciones generales

Artículo 233. *Tipificación.*

1. Son infracciones administrativas las acciones u omisiones tipificadas por la presente ley.

2. Las infracciones se clasifican en leves, graves y muy graves.

Artículo 234. *Prescripción de las infracciones.*

1. El plazo de prescripción de las infracciones tipificadas por la presente ley es de tres años para las muy graves, dos años para las graves y un año para las leves.

2. Los plazos comienzan a computarse a partir de la fecha en la que se ha cometido la infracción o a partir de la consumación de la conducta constitutiva de la infracción.

3. En el caso de infracciones continuadas, el plazo de prescripción se computa a partir del momento de la finalización de la actividad o del último acto con el cual la infracción se consuma.

4. Si los hechos, actos u omisiones constitutivos de infracción son desconocidos por ausencia de signos externos, el plazo empieza a contar a partir de la fecha en la que estos se manifiesten.

5. Independientemente del tiempo transcurrido desde la comisión de la infracción, la Administración puede exigir la restitución y la reposición de los bienes a su estado anterior.

Sección segunda. Infracciones en materia portuaria

Artículo 235. *Tipificación.*

1. Son infracciones leves:

a) Cualquier acción u omisión que cause daños o perjuicios a los bienes de dominio público, a las instalaciones y equipamientos, a las mercancías, a los contenedores o a cualquier otro elemento situado en la zona de servicio portuaria, así como la utilización indebida o sin autorización de dichos elementos cuando esta sea necesaria, siempre que no impida el normal desarrollo de las operaciones portuarias.

b) La ejecución de obras o instalaciones en la zona de servicio portuaria con incumplimiento de las condiciones del título otorgado.

c) La ocupación y el uso de cualquier elemento de la zona de servicio portuaria sin el correspondiente título, o en condiciones distintas a las establecidas por el mismo, siempre que no se obstaculice la actividad normal propia de la instalación portuaria.

d) El ejercicio de actividades económicas en la zona de servicio portuaria sin previa obtención de licencia o sin efectuar su comunicación.

e) El incumplimiento de las obligaciones derivadas de la autorización de gestión de servicios portuarios específicos.

f) El hecho de depositar utensilios y materiales de las embarcaciones, incluidas las redes de pesca, en zonas no habilitadas.

g) La tenencia a bordo de los buques y embarcaciones de materiales inflamables, explosivos o peligrosos, a excepción de los cohetes y bengalas de señalización reglamentarios, de las reservas de combustible y de las bombonas de gas imprescindibles para el suministro de los equipamientos y su funcionamiento.

h) La realización de trabajos o actividades en los buques y embarcaciones, tanto en dársena como en seco, que puedan resultar peligrosos o molestos para otros usuarios, incumpliendo los requerimientos y órdenes de suspensión.

i) El estacionamiento de vehículos fuera de los espacios destinados para este uso o con incumplimiento de las condiciones o de la señalización que lo regula.

j) La publicidad no autorizada en la zona de servicio portuaria.

k) La omisión o aportación de forma defectuosa, voluntariamente o por negligencia inexcusable, de cualquier información que deba suministrarse a la Administración portuaria, a requerimiento de esta o por prescripción legal.

l) La negativa a colaborar con la Administración portuaria en el ejercicio de las funciones de tutela y policía.

m) La realización de actividades no autorizadas en la zona de servicio portuaria.

n) El incumplimiento de las normas de utilización de los distintos servicios, áreas y actividades y, en su caso, de las franjas de horario de utilización establecidas.

o) El incumplimiento injustificado de las órdenes verbales dictadas por la Administración portuaria en los términos establecidos por el artículo 227.

p) El encendido de fuegos u hogueras en la zona de servicio portuaria, especialmente durante las operaciones de suministro de carburante.

q) La pesca con caña dentro de la zona de servicio salvo en los espacios expresamente autorizados.

r) El desembarco irregular de la pesca y el transporte de la misma sin la preceptiva autorización.

s) La falta de entrega de los desechos o las aguas sucias o residuales en las instalaciones que el gestor de la instalación ponga a disposición de los usuarios y que pueda conllevar contaminación o daños en las aguas portuarias o en el recinto portuario en general, así como la falta de justificación de la entrega de toda clase de residuos a una empresa gestora del servicio de recepción de desechos generados por buques y de residuos de carga cuando ello sea preceptivo.

t) La falta de un plan interior de contingencias por contaminación marítima accidental o de un plan marítimo cuando resulte preceptivo.

u) El hecho de no disponer de las instalaciones especiales o de los medios suficientes, con equipos propios o contratados, para la prevención y la lucha contra la contaminación, de conformidad con lo establecido por la legislación sectorial y, especialmente, en las operaciones de suministro de carburantes.

v) El vertido de productos contaminantes líquidos, sólidos o gaseosos en la zona de servicio portuaria.

w) El incumplimiento de las medidas de protección ambiental obligatorias.

x) La ejecución de obras de dragado con incumplimiento de alguna de las condiciones establecidas en la autorización.

y) El incumplimiento de las condiciones relativas al régimen de uso de los puntos de amarre.

2. Son infracciones graves:

a) Las infracciones tipificadas como leves si provocan lesiones a las personas o motivan su baja laboral por tiempo inferior a siete días, o bien causan daños y perjuicios que impidan parcialmente el funcionamiento de los bienes o instalaciones.

b) El falseamiento de cualquier información aportada a requerimiento de la Administración portuaria en cumplimiento de una obligación legal.

c) La obstrucción de las funciones de control y de policía de la Administración.

d) La falta de suscripción y de mantenimiento en vigor de los seguros de responsabilidad civil o de cobertura de incendios y robos exigidos por la legislación vigente.

e) La ejecución de obras o instalaciones en la zona de servicio portuaria sin disponer del título habilitante establecido por la presente ley, sin perjuicio de que sea aplicable el régimen sancionador establecido para las infracciones relacionadas con la ejecución de obras o instalaciones sometidas a la normativa urbanística o normativas sectoriales distintas de la portuaria.

f) La ocupación y uso del dominio público sin el correspondiente título o el hecho de perturbar la actividad normal de la zona de servicio portuaria o de desatender un requerimiento expreso de la Administración portuaria para el cese de la conducta.

g) La gestión o conservación inadecuada de las infraestructuras portuarias, si no constituye infracción muy grave.

h) El aumento de la superficie ocupada o el volumen y altura construidos hasta un 20% respecto del proyecto autorizado, sin perjuicio de la caducidad o resolución del título habilitante.

e) El incumplimiento de la normativa reguladora del uso de embarcaciones y artefactos flotantes.

l) La reincidencia en cualquiera de las faltas leves antes de que transcurra el plazo de prescripción.

3. Son infracciones muy graves:

a) Las infracciones tipificadas como leves o graves si provocan en las personas lesiones determinantes de baja laboral por un tiempo superior a siete días, o bien si causan daños y perjuicios que impidan totalmente el funcionamiento o la utilización del bien o la instalación.

b) La gestión o conservación inadecuadas de la infraestructura portuaria si afecta negativamente a la seguridad de las personas, los bienes o el medio ambiente.

c) El aumento de la superficie ocupada o el volumen y altura construidos en más de un 20% respecto del proyecto autorizado, sin perjuicio de la caducidad o resolución del título habilitante.

d) La ejecución de obras de dragado sin autorización.

e) La emisión de vertidos o sustancias contaminantes líquidas, sólidas o gaseosas y cualquier otra incidencia o actuación negativa para el entorno terrestre, marítimo o fluvial incluido en la zona de servicio portuaria que implique riesgo grave para la salud de las personas o para el medio ambiente.

f) La emisión de vertidos o sustancias contaminantes líquidas, sólidas o gaseosas, y cualquier otra incidencia o actuación negativa para un entorno terrestre, marítimo o fluvial incluido en la zona de servicio portuaria que implique un riesgo muy grave para la salud de las personas o para el medio ambiente.

g) La reincidencia en cualquiera de las faltas graves antes de que transcurra el plazo de prescripción.

Artículo 236. *Infracciones en materia de tributos portuarios.*

En materia de tributos portuarios se aplica el régimen de infracciones y sanciones establecido por la Ley general tributaria y por las disposiciones que la desarrollen o complementen.

Artículo 237. *Responsables.*

1. Son responsables de las infracciones administrativas tipificadas por la presente ley las siguientes personas físicas o jurídicas y entidades sin personalidad jurídica:

a) Con carácter solidario, el autor o responsable de la acción u omisión y, en su caso, la empresa con la que tiene relación de dependencia, si la infracción es cometida en cumplimiento de sus funciones.

b) Si las infracciones son imputables a una persona jurídica, son consideradas responsables subsidiarias las personas físicas que integran sus órganos rectores o de dirección, excepto aquellas que hayan votado en contra de los acuerdos adoptados.

c) En caso de incumplimiento de las condiciones de un contrato o de un título administrativo, el contratista o titular del mismo.

d) En el caso de infracciones relacionadas con las embarcaciones, el armador con carácter solidario y, subsidiariamente, el capitán o patrón. Si se trata de infracciones relacionadas con la estancia del buque en el puerto, el consignatario es responsable solidario con el armador.

e) En el caso de obras, instalaciones o actividades realizadas o ejercidas sin título suficiente, quien promueva la actividad, la persona física o jurídica que la ejecuta, quien desarrolle la dirección técnica y el cesionario del derecho de uso preferente sobre elementos portuarios, si procede.

f) En el caso de infracciones por manipulación de mercancías, con carácter solidario, el personal que la manipula y la empresa estibadora responsable de estas operaciones y, subsidiariamente, el consignatario de las mercancías.

2. Las sanciones impuestas a los distintos sujetos a raíz de una misma infracción tienen carácter independiente entre sí.

Sección tercera. Infracciones en materia de transporte en aguas marítimas y continentales

Artículo 238. *Infracciones administrativas.*

1. Son infracciones leves:

a) Cobrar precios distintos de los puestos en conocimiento de la Administración.

b) No mantener las embarcaciones en las condiciones necesarias de limpieza y conservación para garantizar la correcta prestación del servicio de transporte.

c) Negarse injustificadamente a satisfacer las demandas de los usuarios en el acceso a las líneas regulares de transporte.

2. Son infracciones graves:

a) Prestar servicios de transporte en condiciones distintas de las comunicadas, a menos que la infracción sea calificada de muy grave de acuerdo con el apartado 3.b.

b) Incumplir reiteradamente y sin justificación los itinerarios y frecuencias de las líneas regulares.

c) Negarse a la actuación de los servicios de inspección, u obstruirla, salvo que la infracción sea calificada como muy grave de conformidad con el apartado 3.c.

d) Incumplir los requerimientos y las obligaciones de información que establece la presente ley.

e) Reincidir en las infracciones tipificadas como leves, antes de que transcurra el plazo de prescripción.

3. Son infracciones muy graves:

a) Prestar servicios de transporte sin haber efectuado su comunicación.

b) Prestar servicios de transporte en condiciones que puedan afectar a la seguridad de las personas, por el hecho de que puedan entrañar peligro grave o directo, o daños al medio ambiente.

c) Negarse a la actuación de los servicios de inspección u obstruirla, de forma que impida o retrase el ejercicio de las funciones que tienen atribuidas.

d) No suscribir los seguros obligatorios establecidos por la presente ley, si no constituye infracción penal o no ha sido objeto de sanción por la jurisdicción penal; no estar al corriente del pago de los seguros obligatorios establecidos por la presente ley, o suscribirlos con cobertura o importe insuficientes.

e) Prestar el transporte de personas en número superior al comunicado.

f) Modificar las características técnicas y de seguridad de la embarcación acreditadas por la administración competente en materia de seguridad en el transporte y de la vida humana en el mar, y en materia de inspección técnica y operativa de embarcaciones, tripulaciones y mercancías, de acuerdo con las que se efectuó la comunicación.

g) Reincidir en las infracciones calificadas como graves.

Artículo 239. *Responsables.*

La responsabilidad administrativa por las infracciones cometidas en la prestación de los servicios de transporte corresponde:

a) Al responsable de la prestación del servicio, cuando la actividad haya sido comunicada, y, subsidiariamente, al armador, al naviero y al capitán de la embarcación.
b) Al armador, al naviero y al capitán de la embarcación, si se trata de infracciones tipificadas por la presente ley sin haber efectuado la comunicación.

CAPÍTULO II

Sanciones administrativas

Sección primera. Disposiciones generales

Artículo 240. *Principios generales.*

1. Las acciones y omisiones constitutivas de infracción administrativa son sancionadas de conformidad con las disposiciones de la presente ley.
2. Si un mismo hecho u omisión es constitutivo de dos o más infracciones o si de la comisión de una infracción se deriva necesariamente otra, se impone únicamente la sanción correspondiente a la infracción más grave de las cometidas.
3. La sanción penal excluye la imposición de sanción administrativa, siempre que entre el ilícito penal y la infracción administrativa concurra identidad de sujeto, de objeto y de fundamento.
4. Si la infracción puede ser constitutiva de delito o falta, el órgano administrativo debe dar traslado de la misma al Ministerio Fiscal y acordar la suspensión del procedimiento sancionador hasta que la autoridad judicial haya dictado sentencia firme o resolución que ponga fin al procedimiento penal. Si en las actuaciones penales no se aprecia la existencia de delito o falta, la Administración prosigue con el expediente sancionador, teniendo en cuenta los hechos declarados probados en la resolución del órgano judicial competente.
5. La suspensión del procedimiento administrativo sancionador por razón de la tramitación del proceso penal no obsta la obligación de cumplir de forma inmediata las medidas administrativas adoptadas para la salvaguardia del correcto desarrollo de las operaciones portuarias.

Artículo 241. *Sanciones principales y accesorias.*

1. Las sanciones que pueden imponerse por la comisión de las infracciones tipificadas por la presente ley son:

a) Apercibimiento, únicamente en caso de infracciones leves.
b) Multa.
c) Suspensión total o parcial del ejercicio de las actividades económicas en la zona de servicio portuaria por un plazo no superior a dos años, o de la prestación de los servicios de transporte de personas en aguas marítimas y continentales.
d) Inhabilitación del infractor para ser titular de autorizaciones, licencias y concesiones, por un plazo no superior a dos años en caso de infracciones graves y hasta cuatro años en las muy graves, atendiendo a las circunstancias concurrentes en cada caso.

2. La multa constituye la sanción principal, mientras que las demás sanciones establecidas por el apartado 1 tienen el carácter de accesorias.
3. Las multas pueden ser objeto de pago fraccionado.
4. El Gobierno, a propuesta del departamento competente en materia de puertos y transportes, puede actualizar o modificar justificadamente la cuantía de las multas.

Artículo 242. *Criterios de graduación de las sanciones.*

1. La cuantía de las multas y la extensión temporal de las sanciones accesorias se determina en función de los siguientes criterios:

a) Los daños y perjuicios causados.
b) El riesgo objetivo causado a las personas o los bienes.
c) El grado de culpabilidad y existencia de intencionalidad.
d) El beneficio obtenido por la comisión de la infracción.
e) La relevancia externa de la conducta infractora.
f) La gravedad del hecho constitutivo de la infracción.
g) La reincidencia.
h) La continuidad y la persistencia.
i) La realización de actos para ocultar el descubrimiento de la infracción.
j) El uso de violencia o cualquier otro tipo de coacción sobre el personal al servicio de la Administración en ejercicio de sus funciones, sobre los gestores de las instalaciones portuarias o sobre el personal encargado de la inspección y vigilancia, en los términos establecidos por el artículo 227.2 y 3, si los hechos no son constitutivos de ilícito penal.

2. Al efecto de graduar las sanciones, se considera reincidencia la comisión en el plazo de un año de más de una infracción de la misma naturaleza si así ha sido declarado por resolución firme en vía administrativa.

3. El reconocimiento voluntario de la propia responsabilidad por parte del infractor, comunicado al órgano instructor con anterioridad a la notificación de la propuesta de resolución sancionadora, reduce hasta un 40% la cuantía de la multa en las infracciones leves, hasta un 30% en las infracciones graves y hasta un 20% en las infracciones muy graves.

Artículo 243. *Prescripción de las sanciones.*

1. Las sanciones impuestas por infracciones muy graves prescriben al cabo de tres años; las impuestas por infracciones graves, al cabo de dos años, y las impuestas por infracciones leves, al cabo de un año.

2. El plazo de prescripción de las sanciones se inicia al día siguiente de aquel en que sea ejecutable la resolución por la que se impone la sanción o del día en que haya finalizado el plazo establecido para presentar recurso.

Sección segunda. Sanciones en materia portuaria

Artículo 244. *Multas.*

Las infracciones en materia portuaria son sancionables con las siguientes multas:

a) Las infracciones leves, hasta 30.000 euros.
b) Las infracciones graves, hasta 300.000 euros.
c) Las infracciones muy graves, hasta 600.000 euros.

Sección tercera. Sanciones en materia de transporte de pasajeros en aguas marítimas y continentales

Artículo 245. *Multas.*

1. Las infracciones en materia de transporte de personas en aguas marítimas y continentales son sancionables con las siguientes multas:

a) Las infracciones leves, hasta 6.000 euros.
b) Las infracciones graves, hasta 60.000 euros.
c) Las infracciones muy graves, hasta 120.000 euros.

2. La comisión de las infracciones vinculadas al ejercicio de actividades supone, además de la sanción pecuniaria que corresponda, la suspensión de la actividad.

CAPÍTULO III

Competencia y medidas provisionales o cautelares

Artículo 246. *Órganos competentes.*

1. La competencia para imponer las sanciones en materia portuaria establecidas por la presente ley corresponde a los siguientes órganos:

a) El director general competente en materia de puertos y el presidente de Puertos de la Generalidad, en función de su ámbito competencial, en el caso de las multas de hasta 30.000 euros.

b) El consejero competente en la materia, a propuesta del director general competente en materia de puertos o del presidente de Puertos de la Generalidad, en el caso de las multas de hasta 300.000 euros, de las sanciones accesorias de suspensión de hasta dos años y de la inhabilitación del infractor hasta dos años.

c) El Gobierno, a propuesta del consejero competente en la materia, en el caso de multas a partir de 300.000 euros y de la sanción accesoria de inhabilitación del infractor a partir de dos años.

2. La competencia para imponer las sanciones en materia de transporte de personas en aguas marítimas y continentales establecidas por la presente ley corresponde a los siguientes órganos:

a) El director de los servicios territoriales competentes en materia de transporte, en el caso de las sanciones por la comisión de infracciones leves y graves.

b) El director general competente en materia de transporte, en el caso de las sanciones por la comisión de infracciones muy graves.

3. El órgano competente para imponer las sanciones por la comisión de infracciones en materia de tributos portuarios, y en el caso de las sanciones no pecuniarias de carácter accesorio, es el presidente de Puertos de la Generalidad, sin perjuicio de las sanciones accesorias que establece el apartado 1.

4. La cuantía de las sanciones que, en cada caso, corresponda aplicar puede condonarse parcialmente mediante acuerdo motivado del órgano competente para imponer la multa, siempre que se hayan justificado las razones objetivas que aconsejan la adopción de esta medida. En cualquier caso, es requisito indispensable para la adopción de esta medida que el infractor, previo requerimiento de la Administración y en el plazo otorgado al efecto, haya corregido la situación alterada por la comisión de la infracción.

Artículo 247. *Medidas provisionales.*

1. Una vez iniciado el procedimiento sancionador, el órgano competente para resolver puede adoptar, a propuesta del instructor del expediente y mediante acuerdo motivado, las medidas provisionales que estime oportunas para asegurar la eficacia de la resolución que pudiera recaer, si existiesen elementos de juicios suficientes, para preservar los intereses generales o para evitar el mantenimiento de los efectos de la infracción, de acuerdo con los principios de proporcionalidad, efectividad y menor onerosidad.

2. Antes de la iniciación del procedimiento sancionador, el órgano competente para su inicio o instrucción, de oficio o a instancia de parte, en casos de urgencia inaplazables y para la protección provisional de los intereses implicados, puede adoptar de forma motivada las medidas provisionales que resulten necesarias y proporcionadas.

3. Las medidas provisionales deben ser confirmadas, modificadas o levantadas en el acuerdo de iniciación del procedimiento, que debe efectuarse en los quince días siguientes a la fecha de su adopción, y puede ser objeto del recurso que corresponda. Estas medidas quedan sin efecto si no se inicia el procedimiento en dicho plazo o si el acuerdo de inicio no contiene un pronunciamiento expreso al respecto.

4. La Administración portuaria puede ordenar la paralización inmediata de las obras y la suspensión de los usos, de las actividades o de los servicios que no dispongan del correspondiente título administrativo o que no se ajusten a las condiciones del título otorgado o de la comunicación efectuada. Asimismo, puede acordar el precinto de las obras o de las

instalaciones y la retirada de los materiales, de la maquinaria o los equipos que se utilicen en las obras, servicios o actividades a cargo de la persona interesada para garantizar la efectividad de la resolución sancionadora. A tales efectos, puede requerir la colaboración de las fuerzas y cuerpos de seguridad.

5. La Administración puede ordenar la retirada de buques y embarcaciones del puesto de amarre que ocupen sin disponer de la preceptiva autorización administrativa o que no se ajusten a las condiciones del título otorgado. Asimismo, la Administración puede ordenar la adopción inmediata de las medidas necesarias para evitar los daños que pueda provocar un buque u otra embarcación en peligro de hundimiento o en situación de causar daños a bienes, elementos portuarios u otras embarcaciones. También puede ordenar la inmediata retención, por causa justificada, de los buques y embarcaciones para garantizar las posibles responsabilidades administrativas o económicas de los propietarios, de sus representantes debidamente autorizados, capitanes o patrones, sin perjuicio de que esta medida cautelar pueda ser sustituida por la constitución de un aval suficiente.

6. La Administración puede ordenar la adopción inmediata de las medidas necesarias para evitar la contaminación generada por todo tipo de vertidos.

7. La adopción de las medidas cautelares o provisionales establecidas por el presente artículo corresponde al órgano competente para la resolución del correspondiente procedimiento sancionador.

CAPÍTULO IV

Medidas de carácter no sancionador

Artículo 248. *Otras medidas no sancionadoras.*

1. Las acciones u omisiones que sean constitutivas de infracción pueden dar lugar, con independencia de la sanción que corresponda, a la adopción de las siguientes medidas:

a) La imposición de multas coercitivas.

b) La restitución de los bienes, la reposición de la situación alterada y la indemnización por los daños y perjuicios causados.

c) La caducidad o resolución del título administrativo habilitante.

d) La denegación de entrada a la infraestructura portuaria, así como de la prestación de servicios y actividades económicas.

e) La obligación de pago de las tasas y tarifas correspondientes a los servicios obtenidos sin autorización o con desobediencia de la orden de salida.

2. Las medidas establecidas por el presente artículo no tienen carácter sancionador.

Artículo 249. *Multas coercitivas.*

1. Para la ejecución de los actos administrativos que impliquen una obligación de los destinatarios, de acuerdo con la presente ley, la Administración portuaria puede imponer multas coercitivas, en cumplimiento de la legislación administrativa general y con los requerimientos y advertencias previos que correspondan.

2. Las multas coercitivas pueden ser impuestas de modo reiterado y la cuantía de cada una de ellas no puede ser superior a 3.000 euros.

3. La imposición de multas coercitivas es independiente y compatible con la imposición de multas en concepto de sanción.

4. Si las multas coercitivas se imponen para exigir el cumplimiento de una sanción económica, la competencia para fijarlas corresponde al órgano administrativo que ha dictado la resolución en el expediente sancionador, y el importe de cada una de ellas no puede ser superior al 20% de la cuantía de la sanción económica.

Artículo 250. *Restitución de los bienes y reposición de la situación alterada e indemnización por los daños y perjuicios causados.*

1. La imposición de sanciones es independiente de la obligación, exigible en cualquier momento, de restituir los bienes y de reponer la situación alterada al estado anterior a la

comisión de la infracción, y de la obligación de indemnizar por los daños y perjuicios causados.

2. En el supuesto de que la reparación del daño sea urgente para garantizar el buen funcionamiento de la infraestructura portuaria, el gestor, público o privado, de la instalación debe asumir su ejecución subsidiaria y realizar de forma inmediata las actuaciones de reparación y restitución del daño causado. En cualquier caso, los gastos correspondientes van a cargo de la persona responsable de la infracción. En los supuestos de cesión de elementos objeto de una concesión o contrato, si no es posible determinar el responsable de la realización de las obras o instalaciones no autorizadas, la reparación debe correr a cargo del cesionario en concepto de responsabilidad subsidiaria, sin perjuicio de las acciones de retorno que puedan corresponder.

3. Si la restitución y la reposición al estado anterior no es posible y, en todo caso, cuando se han producido daños y perjuicios, los infractores deben abonar las indemnizaciones que correspondan. La cuantía de la indemnización, que en ningún caso puede ser inferior al valor del beneficio obtenido por el infractor, debe fijarse según los siguientes criterios, aplicando aquel que proporcione el valor más alto:

a) El valor teórico de la restitución y la reposición.
b) El valor de los bienes afectados.
c) El beneficio obtenido por el infractor con la actividad ilegal.

4. Corresponde al mismo órgano competente para imponer la sanción la facultad de exigir el cumplimiento de la obligación de restituir y reponer la situación alterada a su estado anterior, así como fijar el importe de la indemnización, previa instrucción del correspondiente expediente administrativo. El alcance de la restitución también puede determinarse en un expediente independiente, respetando los principios y las garantías del procedimiento administrativo.

5. La acción de la Administración para exigir al responsable la reposición de los bienes al estado anterior al de la comisión de la infracción y para reclamar los daños y perjuicios causados es imprescriptible.

6. El importe de las multas coercitivas y de los gastos ocasionados por la ejecución subsidiaria de las actuaciones de restitución y de reposición de los bienes al estado anterior a la comisión de la infracción, así como el importe de las indemnizaciones por daños y perjuicios, puede ser exigido mediante el procedimiento administrativo de apremio.

7. La suspensión de las resoluciones definitivas dictadas en esta materia exige que el interesado garantice su importe mediante la constitución de una fianza o depósito suficiente.

Disposición adicional primera. *Procedimiento específico de adjudicación de contratos de concesión de servicios de las infraestructuras portuarias existentes.*

1. La persona física, jurídica o entidad sin personalidad jurídica que, en la fecha de entrada en vigor de la presente ley, gestione la infraestructura portuaria en régimen de autorización, concesión o contrato administrativo, puede solicitar la adjudicación de un nuevo contrato de concesión de servicios de las infraestructuras portuarias en los términos de la presente disposición.

2. A tal efecto, la persona o entidad interesada debe manifestar su voluntad de acogerse al régimen que establece la presente disposición mediante la presentación de una solicitud de inicio del procedimiento para la adjudicación del contrato de concesión de servicios de las infraestructuras portuarias que le permita seguir explotando la infraestructura portuaria de que se trate.

3. La solicitud solo puede presentarse en el último tercio del plazo de vigencia del título habilitante y, en cualquier caso, dos años antes de que finalice el plazo que indica el título administrativo.

4. La solicitud debe ir acompañada de una memoria justificativa, en la que deben hacerse constar las siguientes circunstancias:

a) Una declaración expresa de querer seguir gestionando la infraestructura portuaria a la que se refiere el título administrativo.

b) La justificación de las necesidades a satisfacer, los factores sociales, técnicos, económicos, medioambientales, de integración territorial y administrativos correspondientes, y su adecuación al Plan de puertos vigente.

c) Las relativas al régimen previsto de utilización y explotación, tipología de flota y usos genéricos previstos y clases de amarre y servicios portuarios (cesiones por plazos determinados, alquileres, chárteres y transeúntes). A tales efectos, debe incluirse una relación de las personas titulares de derechos de uso preferente en el momento de presentar la solicitud, con certificación de su situación y de las obligaciones concretas.

d) Los estados financieros, auditados, del último ejercicio de la entidad.

e) Un informe técnico detallado del estado de las instalaciones, infraestructuras y superestructuras portuarias, tanto del espacio terrestre como de la parte sumergida, junto con el plan de mantenimiento preventivo y correctivo del último año.

f) Las relativas a los aspectos ambientales vinculados a la gestión de la infraestructura portuaria.

5. La Administración portuaria debe valorar la correspondiente solicitud y, en el plazo de tres meses a partir de la recepción de la petición, debe emitir resolución con alguno de los siguientes contenidos:

a) Decidir si gestiona la infraestructura portuaria directa o indirectamente.

b) Deferir el proceso a una nueva licitación en el momento en el que finalice la vigencia del título administrativo.

c) Decidir la iniciación del correspondiente expediente de contratación.

d) Desestimar la petición de la persona solicitante.

6. La decisión de desestimación es procedente en los siguientes casos:

a) Si la infraestructura portuaria ha visto alterada su identidad física o los elementos que la configuraban, como consecuencia de modificaciones o reordenaciones sustanciales aprobadas por la Administración portuaria.

b) Si el solicitante ha incumplido las condiciones del título administrativo o la normativa portuaria durante la vigencia del mismo, o no ha reparado la situación alterada en los plazos y términos establecidos por la Administración portuaria.

7. Dicha solicitud no otorga ningún derecho a la persona interesada y el vencimiento del plazo establecido sin que se haya dictado y notificado la resolución expresa determina su desestimación.

8. La preparación y la adjudicación del contrato de concesión de servicios de las infraestructuras portuarias deben llevarse a cabo de acuerdo con lo establecido por la presente ley.

9. La adjudicación del contrato se realiza mediante el procedimiento restringido.

10. Para valorar las proposiciones y determinar la oferta económicamente más ventajosa, deben seguirse los criterios objetivos establecidos en el pliego de cláusulas administrativas particulares del procedimiento restringido. Estas condiciones, como mínimo, han de versar sobre los siguientes aspectos:

a) La adecuación de la propuesta a los criterios establecidos en el Plan de puertos.

b) El interés público y social de la propuesta.

c) La integración de la infraestructura portuaria en el municipio en el que se ubica.

d) La propuesta de gestión ambiental de la infraestructura portuaria.

e) La promoción de la náutica deportiva.

11. El cumplimiento, los efectos y la extinción del contrato de concesión de servicios de las infraestructuras portuarias adjudicado de acuerdo con la presente disposición se rige por lo establecido por la presente ley, sin que en ningún caso pueda plantearse una nueva solicitud al amparo de la presente disposición adicional.

Disposición adicional segunda. *Categorías de los puertos deportivos.*

El reglamento que debe regular la forma y los efectos de las categorías de los puertos deportivos a que se refiere el artículo 8 debe aprobarse en el plazo de un año a contar de la fecha de entrada en vigor de la presente ley.

Disposición adicional tercera. *Fomento de la navegación deportiva a vela.*

La Administración portuaria, con la colaboración de las federaciones deportivas representativas de cada actividad, debe promover las acciones que resulten pertinentes, en desarrollo de lo establecido por la presente ley, a fin de fomentar las actividades náutico-deportivas, y de modo especial la navegación deportiva a vela.

Disposición adicional cuarta. *Régimen aplicable a las autorizaciones de transporte de pasajeros en aguas marítimas y continentales preexistentes.*

A partir de la entrada en vigor de la presente ley, los servicios de transporte de pasajeros en aguas marítimas y continentales que se prestan al amparo de autorizaciones otorgadas con anterioridad mantienen su vigencia, y quedan sometidos al régimen de la presente ley, sin necesidad de que la empresa efectúe una nueva comunicación.

Disposición adicional quinta. *Funciones internas de vigilancia de la actividad.*

Los empleados de las entidades concesionarias que gestionan infraestructuras y servicios portuarios en los términos establecidos por la presente ley que sean designados para el ejercicio de funciones internas de vigilancia de la actividad mediante la habilitación establecida por reglamento tienen la consideración de agentes de la autoridad en el ejercicio de las funciones de vigilancia inmediata de la observancia, por los usuarios y por terceras personas en general, de las normas de policía establecidas legalmente.

Disposición adicional sexta. *Náutica popular.*

1. La Administración portuaria debe velar porque el sistema portuario ofrezca un número razonable de amarres destinados a la náutica popular sobre el número total de amarres que se ofrecen, destinados preferentemente a la progresiva incorporación de embarcaciones de bajo nivel de emisiones, en los términos que se establezcan por reglamento, que debe especificar el porcentaje sobre el número total de amarres ofrecidos.

2. A efectos de la presente disposición se considera náutica popular la que se practica en embarcaciones que no superan los 7 metros de eslora.

Disposición adicional séptima. *Marinas interiores de Santa Margarida y Empuriabrava.*

1. Las marinas interiores son infraestructuras portuarias singulares, situadas en una urbanización marítimo-terrestre, construidas a partir de la inundación artificial de terrenos no incluidos en el dominio público marítimo-terrestre, que se regulan por la presente disposición adicional y, en su caso, por las normas que la desarrollan y por los demás preceptos de aplicación de la presente ley.

2. Tienen la consideración de marinas interiores los enclaves de Santa Margarida, en el término municipal de Roses, y Empuriabrava, en el término municipal de Castelló d'Empúries, sin perjuicio de lo establecido por la disposición transitoria primera.

3. La marina interior de Empuriabrava, en el término municipal de Castelló d'Empúries, se rige por la Orden ministerial de 24 de julio de 1980, por la que se autorizó su construcción y explotación, por un plazo de cincuenta años.

4. La marina interior de Santa Margarida, en el término municipal de Roses, se configura como sistema viario navegable, en los términos que se establezcan en los correspondientes instrumentos de ordenación territorial o urbanística. El régimen aplicable a su gestión debe ser acordado entre la Administración portuaria y el Ayuntamiento de Roses, especialmente en cuanto a las funciones de conservación, mantenimiento y vigilancia del conjunto de la urbanización marítimo-terrestre, incluidos los canales o viales navegables.

5. El Ayuntamiento de Roses puede establecer, en sus ordenanzas municipales, en el marco de la legislación vigente en materia de haciendas locales, las tasas y otros tributos exigibles como contraprestación de las tareas y funciones que pueda alcanzar de acuerdo con lo que establecido en la presente ley, respecto a la marina de Santa Margarita, así como los derivados de actuaciones extraordinarias de conservación, reparación o rehabilitación de los elementos de la urbanización marítimo-terrestre, incluidos los canales o viales navegables.

6. El Ayuntamiento de Castelló d'Empúries, atendiendo a la consideración de la marina de Empuriabrava como sistema viario navegable integrado en el correspondiente instrumento de ordenación territorial o urbanística, ejerce las funciones de conservación, mantenimiento y vigilancia del conjunto de la urbanización marítimo-terrestre, incluidos los canales o viales navegables, en los términos que se acuerden con la Administración portuaria.

7. El Ayuntamiento de Roses, en el caso de la marina de Santa Margarida, y el Ayuntamiento de Castelló d'Empúries, en el caso de la marina de Empuriabrava, deben establecer en sus respectivas ordenanzas municipales, en el marco de la legislación vigente en materia de haciendas locales, las tasas y demás tributos exigibles como contraprestación de las tareas y funciones que la presente ley les atribuye, así como los derivados de actuaciones extraordinarias de conservación, reparación o rehabilitación de los elementos de la urbanización marítimo-terrestre, incluidos los canales o viales navegables.

8. Los titulares de las dársenas y de las parcelas colindantes con los canales tienen, de acuerdo con su cuota de participación aprobada por la Administración, la obligación de contribuir a los gastos de conservación, vigilancia y mantenimiento del conjunto de la marina.

9. Las obras de construcción de nuevas dársenas en las urbanizaciones marítimo-terrestres de Santa Margarida y Empuriabrava, y cualquier ampliación o modificación de las existentes, requieren el informe de la Administración portuaria, que es vinculante en cuanto a las condiciones técnicas que garanticen la seguridad de los canales y demás elementos infraestructurales.

Disposición adicional octava. *Planeamiento urbanístico.*

1. Las infraestructuras portuarias que en el momento de la entrada en vigor de la presente ley no dispongan de planeamiento derivado deben ordenarse a través de la figura del plan director urbanístico portuario, que puede incluir una o varias ya existentes.

2. El planeamiento urbanístico vigente en el momento de la entrada en vigor de la presente ley puede modificarse sin introducir en el mismo alteraciones sustanciales, entre las cuales se incluye la modificación del perímetro de la zona de servicio portuario. En los demás supuestos, la ordenación urbanística requiere un plan director urbanístico portuario.

Disposición adicional novena. *Seguridad pública.*

1. La Policía de la Generalidad-Mossos d'Esquadra ejerce en las infraestructuras del sistema portuario sus funciones de policía integral, incluidas la protección y la custodia de las mismas, en colaboración y coordinación con las policías locales, de acuerdo con lo establecido en la presente ley y en la legislación en materia de policía local.

2. En los casos en los que resulte necesario, deben habilitarse espacios en la zona de servicio portuario para ubicar las instalaciones que sean necesarias para el ejercicio de las funciones de policía integral.

3. Las policías locales, de acuerdo con la legislación en materia de policía local, deben colaborar también en las tareas de seguridad pública en las infraestructuras del sistema portuario.

Disposición adicional décima. *Programa de actuación, inversiones y financiación.*

Debe incluirse un plan de electrificación progresiva para la conexión a la red eléctrica local en el programa de actuación, inversiones y financiación de Puertos de la Generalidad. La electrificación para la conexión a la red eléctrica local debe incluirse también en los nuevos proyectos de infraestructuras portuarias.

Disposición adicional undécima. *Régimen especial para el municipio de Barcelona.*

1. De conformidad con la normativa reguladora del régimen especial del municipio de Barcelona, la aprobación y la modificación de todos los instrumentos de planeamiento establecidos en el título I del libro segundo que afecten a puertos situados en su término municipal, y las actuaciones de delimitación, investigación y técnicas de garantía de la integridad del dominio público portuario, deben someterse a informe previo y preceptivo del Ayuntamiento de Barcelona.

2. El departamento competente en esta materia debe establecer mecanismos de participación con el Ayuntamiento de Barcelona en el proceso de elaboración de los instrumentos de planeamiento a los que se refiere el apartado 1.

3. La Generalidad, en ejercicio de sus competencias, puede delegar en el Ayuntamiento de Barcelona, en los términos que se acuerden entre ambas administraciones, las competencias relacionadas con la gestión de las infraestructuras portuarias situadas en dicha ciudad.

Disposición adicional duodécima. *Gestión de las lonjas pesqueras.*

El otorgamiento de concesiones sobre el dominio público portuario que tengan por objeto la gestión y el uso de lonjas pesqueras se rige por lo que determina la presente ley y por la normativa aplicable en materia de cofradías de pescadores.

Disposición adicional decimotercera. *Creación de un área de control de emisiones de azufre en el Mediterráneo.*

El Gobierno debe impulsar, con los países del Mediterráneo, la creación de un área de control de emisiones (ECA) de azufre en el mar Mediterráneo, para limitar el contenido de azufre de los combustibles de uso marítimo.

Disposición transitoria primera. *Procedimientos administrativos iniciados antes de la entrada en vigor de la Ley.*

1. Los procedimientos administrativos que se hallen en proceso de tramitación pasan a regirse por la presente ley a partir de la fecha de su entrada en vigor, con la excepción de lo establecido en el apartado 2. Los actos de trámite dictados al amparo de la legislación anterior y bajo su vigencia conservan su validez, siempre que su mantenimiento no produzca un efecto contrario a las disposiciones de la presente ley.

2. Los procedimientos en trámite a instancia de promotores de actuaciones urbanísticas para la implantación de una marina interior constituida por una red de canales o una única lámina de agua quedan sujetos, hasta su resolución, a las disposiciones de la Ley 5/1998, de puertos de la Generalidad, y del Decreto 17/2005, que aprueba el reglamento de marinas interiores de Cataluña, que les sean de aplicación. Las mismas disposiciones constituyen el régimen jurídico de las obras e instalaciones resultantes y de su explotación, en los términos de la concesión que se otorgue y durante el plazo en el que estén vigentes.

Disposición transitoria segunda. *Planeamiento urbanístico.*

La planificación urbanística de las infraestructuras portuarias que haya sido aprobada inicialmente en el momento de la entrada en vigor de la presente ley puede seguir su tramitación excepto si, por razones motivadas, la Administración portuaria decide iniciar la tramitación de un plan director urbanístico portuario; en los demás casos, se mantiene vigente el planteamiento aprobado.

Disposición transitoria tercera. *Plan de puertos.*

Hasta la aprobación del plan de puertos, de acuerdo con el artículo 9, sigue vigente el Plan de puertos aprobado mediante el Decreto 41/2007, de 20 de febrero, en todo cuanto no contradiga la presente ley.

Disposición transitoria cuarta. *Infracciones y sanciones.*

1. La presente ley es de aplicación a las infracciones cometidas con anterioridad a su entrada en vigor, siempre que su aplicación resulte más favorable para el sujeto infractor y la sanción impuesta no haya adquirido firmeza.

2. La revisión de las sanciones no firmes y la aplicación de la nueva normativa quedan encomendadas a los órganos administrativos que en el momento de la entrada en vigor de la presente ley conozcan los recursos, previa audiencia a la persona interesada.

3. Los procedimientos sancionadores relativos a materias reguladas por la presente ley iniciados antes de su entrada en vigor deben seguir tramitándose de acuerdo con la

legislación anterior, salvo que el contenido de la presente ley sea más beneficioso para los afectados.

Disposición transitoria quinta. *Personal y medios.*

1. Se habilita a Puertos de la Generalidad para adaptar su estructura al nuevo modelo de Administración portuaria, de acuerdo con el título II del libro segundo.

2. Dicha adaptación no está sujeta a las limitaciones genéricas que puedan establecer las leyes de presupuestos en materia de personal destinadas al conjunto del sector público de la Generalidad, a efectos de poder prestar el servicio público portuario asignado y ejercer las funciones que se atribuyen para la consecución de los objetivos establecidos con los recursos necesarios.

3. El cambio a la nueva organización administrativa de la Administración portuaria debe hacerse efectivo en un plazo de un año desde la entrada en vigor de la presente ley.

Disposición transitoria sexta. *Régimen transitorio de las concesiones y autorizaciones otorgadas al amparo de la normativa anterior a esta ley.*

1. Las concesiones para la ocupación del dominio público marítimo-terrestre portuario otorgadas antes de la entrada en vigor de la presente ley mantienen el plazo y las condiciones establecidas en el título de otorgamiento y pueden ser prorrogadas, en virtud de la disposición transitoria quinta de la Ley 2/2013, de 29 de mayo, de protección y uso sostenible del litoral y de modificación de la Ley 22/1988, de 28 de julio, de costas, a petición de su titular, siempre que no haya sido sancionado por infracción grave y no se supere en total el plazo de vigencia establecido en la legislación estatal para las concesiones sobre dominio público portuario en los puertos de interés general.

2. El concesionario puede solicitar la prórroga de la concesión desde la entrada en vigor de la presente ley y, en cualquier caso, antes de que se extinga el plazo para el que fue concedida.

3. La duración de esta prórroga no puede ser superior en ningún caso a la mitad del plazo máximo de vigencia establecido en la legislación estatal para concesiones sobre dominio público portuario en los puertos de interés general.

4. En función de los usos, la resolución por la que se acuerde la prórroga puede fijar un plazo de duración inferior y prever, a su vez, prórrogas sucesivas dentro de ese límite temporal.

5. La posibilidad de prórroga del plazo concesional contemplada en esta disposición es independiente de la facultad otorgada al concesionario para solicitar una nueva concesión en los términos de la normativa autonómica portuaria vigente.

6. En cuanto al régimen tributario de aplicación, los titulares de las autorizaciones y concesiones vigentes en el momento de la entrada en vigor de la presente ley deben manifestar de forma expresa a la Administración portuaria, en el plazo de seis meses, si optan por mantener el régimen jurídico que les es aplicable o por adaptarlo a lo dispuesto en la presente ley.

Disposición transitoria séptima. *Moratoria para la construcción de nuevos puertos.*

Se determina una moratoria de siete años para la construcción de nuevos puertos, a contar desde la entrada en vigor de la presente ley.

Disposición transitoria octava. *Medidas para la electrificación.*

Los puertos que son competencia de la Generalidad deben tomar las medidas necesarias para la electrificación antes del fin del año 2024.

Disposición derogatoria.

1. Sin perjuicio de lo establecido en la disposición transitoria primera, quedan derogadas las siguientes normas:

a) La Ley 5/1998, de 17 de abril, de puertos de Cataluña.

b) La Ley 10/2000, de 7 de julio, de ordenación del transporte en aguas marítimas y fluviales.

c) El artículo 22 de la Ley 12/2004, de 27 de diciembre, de medidas financieras.

d) Los artículos 25.11, 25.12, 25.13, 25.14, 25.21 y 25.22 del texto refundido de la Ley de tasas y precios públicos de la Generalidad de Cataluña, aprobado por el Decreto legislativo 3/2008, de 25 de junio.

e) El texto articulado de las tasas aplicables por Puertos de la Generalidad, aprobado por el Decreto legislativo 2/2010, de 3 de agosto.

2. Quedan derogadas todas las disposiciones de igual o inferior rango que se opongan a lo establecido por la presente ley o que la contradigan.

Disposición final primera. *Habilitación.*

1. Se faculta al Gobierno y al consejero competente en materia de puertos para que dicten las disposiciones necesarias para desarrollar y aplicar la presente ley, y, especialmente, para dictar un reglamento de explotación y policía aplicable al conjunto de las instalaciones integradas en el sistema portuario catalán y que tenga en cuenta las especificidades de cada una de las zonas de gestión.

2. Se autoriza al consejero competente en materia de puertos para dictar las disposiciones de desarrollo que procedan en materia de tributos portuarios, en los casos establecidos por la presente ley.

Disposición final segunda. *Entrada en vigor.*

1. La presente ley entra en vigor al cabo de tres meses de su publicación en el «Diari Oficial de la Generalitat de Catalunya», salvo el título V del libro segundo, sobre régimen económico-financiero del sistema portuario, que entra en vigor el 1 de enero de 2020.

2. Los preceptos que eventualmente puedan comportar gastos con cargo a los presupuestos de la Generalidad producen efectos a partir de la entrada en vigor de la ley de presupuestos correspondiente al ejercicio presupuestario inmediatamente posterior a la entrada en vigor de la presente ley.

§ 118

Ley 6/2017, de 12 de diciembre, de puertos de Galicia

Comunidad Autónoma de Galicia
«DOG» núm. 236, de 14 de diciembre de 2017
«BOE» núm. 36, de 9 de febrero de 2018
Última modificación: 31 de diciembre de 2024
Referencia: BOE-A-2018-1750

EXPOSICIÓN DE MOTIVOS

I

De acuerdo con los artículos 148.1.6.ª y 149.1.20.ª de la Constitución española, el Estatuto de autonomía para Galicia aprobado por Ley orgánica 1/1981, de 6 de abril, establece en su artículo 27.9 que corresponde a la Comunidad Autónoma de Galicia, dentro de su ámbito territorial, la competencia exclusiva en materia de puertos no calificados de interés general por el Estado, puertos de refugio y puertos deportivos, a la vez que en su artículo 28.6 atribuye a la propia Comunidad Autónoma competencia para el desarrollo legislativo y la ejecución de la legislación del Estado, en los términos que esta establezca, en cuanto a los puertos pesqueros.

Conforme a estas previsiones constitucionales y estatutarias, en virtud del Real Decreto 3214/1982, de 24 de julio, y del Decreto del Consejo de la Xunta de Galicia 167/1982, de 1 de diciembre, se produjo la transferencia a la Comunidad Autónoma de Galicia, dentro del marco de competencias del Ministerio de Obras Públicas y Urbanismo, de las funciones y servicios relativos a todos los puertos e instalaciones portuarias, sujetos o no a régimen de concesión, no calificados de interés general por el Estado en el Real decreto 989/1982, de 14 de mayo, existentes en su ámbito territorial.

En el ejercicio de dichas competencias se aprobaron los decretos 19/1983, de 17 de enero, y 351/1986, de 2 de octubre, por los que se regulaba la estructura y el funcionamiento de la Comisión de Puertos de Galicia; la Ley 6/1987, de 12 de junio, del Plan especial de puertos de la Comunidad Autónoma de Galicia; la Ley 5/1994, de 29 de noviembre, de creación del ente público Puertos de Galicia (ley que deroga los decretos antes citados y los títulos III y IV de la Ley 6/1987, de 12 de junio); el Decreto 227/1995, de 20 de julio, que aprueba el Reglamento del ente público Puertos de Galicia; y más recientemente el Decreto 130/2013, de 1 de agosto, por el que se regula la explotación de los puertos deportivos y de las zonas portuarias de uso náutico-deportivo de competencia de la Comunidad Autónoma de Galicia.

Contando con la anterior legislación, el marco normativo bajo el cual hasta la fecha se venía gestionando el conjunto de los puertos e instalaciones portuarias de la Comunidad Autónoma de Galicia se completaba con el reenvío normativo que el artículo 4 de la Ley 5/1994, de 29 de noviembre, efectuaba a la legislación estatal vigente en materia de puertos.

II

La exposición de motivos de la Ley 5/1994, de 29 de noviembre, de creación del ente público Puertos de Galicia, recuerda que en nuestra comunidad autónoma «el funcionamiento y la evolución del sistema portuario tienen una especial importancia, ya que las actividades relacionadas con el mar representan un factor fundamental en su estructura socioeconómica, y no en vano el 60,67 por ciento de la población total de las provincias de A Coruña, Lugo y Pontevedra reside en municipios que cuentan con instalaciones portuarias, y una gran parte de esa población desarrolla actividades directa o indirectamente relacionadas con el sector marítimo».

Es un hecho que también recoge esa exposición de motivos que «los puertos, que comenzaron como puntos de descarga de mercancía y pesca, evolucionaron hasta convertirse en complejos industriales y mercantiles en donde se desarrollan numerosas actividades productivas y administrativas, y que asimismo realizan una función de desarrollo regional, permitiendo la localización y promoción de otras industrias, y social, en beneficio de la comunidad concentrada en su zona de influencia».

En la actualidad, en los puertos de competencia de la Comunidad Autónoma se desarrollan operaciones comerciales, pesqueras y deportivas o recreativas; sirven de refugio, avituallamiento, reparación y varada; y constituyen también en muchas ocasiones infraestructuras básicas para que otras administraciones, especialmente la municipal, puedan realizar y prestar determinados servicios o actividades que por sus características deben localizarse en el ámbito portuario, y en particular en el ámbito correspondiente a las fachadas marítimas de los puertos que lindan con los términos municipales y los pueblos y villas ubicados a su vera. En este sentido, ha de tenerse en cuenta la necesidad de coordinación entre los puertos y las villas en las que se sitúan, máxime habida cuenta de la idiosincrasia del asentamiento de la población gallega en la costa en forma de gran imbricación del entramado urbano con los puertos con incidencia en la actividad económico-empresarial de estas.

Desde el punto de vista de la organización, el examen de la situación expuesta evidenció en su momento la necesidad de contar con un órgano específico encargado de la Administración portuaria dotado de una estructura, organización y competencias basadas en criterios que garantizaran la máxima eficacia en el cumplimiento de las funciones asignadas, a lo que se dio cumplimiento con la Ley 5/1994, de 29 de noviembre, por la que se creó la entidad pública empresarial Puertos de Galicia.

Si desde el punto de vista de la organización la creación de Puertos de Galicia viene a cubrir las necesidades básicas de funcionamiento, desde el punto de vista de la gestión, planificación y explotación integral del conjunto de nuestro sistema portuario, la dispersión normativa y el recurso a una legislación estatal cuyo objeto básico es regular puertos de gran tamaño económico, con un modelo de gestión portuario tipo puerto propietario *(«land lord»)*, en el que la Administración portuaria asume funciones de regulación de la actividad en régimen de competencia, están produciendo distorsiones normativas que aconsejan disponer de una legislación propia adaptada a las peculiaridades de nuestros puertos e instalaciones, la cual tenga en cuenta las dimensiones económicas y sociales, los objetivos y funciones que han de cumplir, así como su enorme dispersión geográfica, atomicidad y oferta muy diseminada.

Al objeto de dar cumplimiento a las necesidades expuestas y al propio mandato estatutario se elaboró la presente norma.

III

La presente ley se estructura en un título preliminar y en seis títulos, y en la parte final cuenta con siete disposiciones adicionales, ocho disposiciones transitorias, una disposición derogatoria y dos disposiciones finales.

El título preliminar, «Disposiciones generales», dentro del estricto cumplimiento de la doctrina del Tribunal Constitucional, regula en tres capítulos el objeto y ámbito de aplicación de la ley, que abarca la totalidad de los puertos e instalaciones portuarias de Galicia, excluidos los calificados de interés general, tal y como se determina en el capítulo II, incluyendo los espacios pesqueros y deportivos segregados de los puertos de interés

general y adscritos a la Comunidad Autónoma, y los puertos e instalaciones fluviales y lacustres, dentro del respeto a la legislación del dominio público hidráulico; determina los principios generales de gestión y actuación; y destaca como una competencia de la Administración general de la Comunidad Autónoma de Galicia la de establecer los instrumentos adecuados para garantizar una posición estratégica en la gestión entre los puertos de competencia autonómica y los de interés general del Estado situados en el territorio autonómico gallego.

El título I, «De la organización portuaria de Galicia», se estructura sistemáticamente en dos capítulos. El capítulo I recoge el estatuto orgánico de la entidad pública empresarial Puertos de Galicia, ya previsto en la Ley 5/1994, de 29 de noviembre, de creación de la entidad, que ahora se deroga y cuyo contenido se inserta en esta nueva ley, con la necesaria adaptación a los principios de la Ley 16/2010, de 17 de diciembre, de organización y funcionamiento de la Administración general y del sector público autonómico de Galicia, configurada como una entidad pública empresarial con personalidad jurídica y patrimonio propios, así como plena capacidad para el cumplimiento de sus fines, la cual queda adscrita a la consejería competente en materia de puertos.

El capítulo II, partiendo también de la regulación ya contenida en la Ley 5/1994, de 29 de noviembre, recoge de forma pormenorizada las competencias que en materia de puertos corresponden a la Administración autonómica.

El título II, «Planificación, ordenación, obras, medio ambiente y seguridad», refunde en un mismo título las cuestiones relativas a la planificación física portuaria y la ejecución de obras, así como las cuestiones relativas al planeamiento territorial, y reestructura igualmente los aspectos sobre medio ambiente y seguridad.

La planificación portuaria regulada en el capítulo I, en línea con la diversidad y dispersión de los puertos e instalaciones sujetas al ámbito de aplicación de la ley, prevé la figura de planes directores de infraestructuras, que podrán formularse para un puerto o conjunto de puertos, y que abarcan los proyectos generales de obras de los puertos afectados por el plan durante un horizonte de, al menos, cinco años.

El capítulo II, relativo a la ordenación urbanística de los puertos, partiendo de la consideración de que la zona de servicio de un puerto, tal y como avala el Tribunal Constitucional, se califica como sistema general portuario frente a interferencias o perturbaciones en la explotación portuaria procedentes de los instrumentos generales de ordenación, contempla el desarrollo de dicho sistema general a través de una planificación sectorial representada en los planes especiales de ordenación de los puertos. La tramitación de dichos planes delimita las competencias municipales y autonómicas sectoriales concurrentes, la ordenación territorial y la planificación urbanística, y, sin superar los límites de la autonomía municipal, se establecen medidas de coordinación que sirvan para resolver los inevitables conflictos que se plantean permanentemente en la relación puerto-ciudad, siguiendo también la doctrina del Tribunal Constitucional.

En el capítulo III, además de la regulación básica aplicable a la ejecución de obras y a la ampliación o construcción de nuevos puertos, también se regula la incidencia que sobre dichas obras tienen los actos de control preventivo municipal, y se incluyen mecanismos de coordinación aplicables a obras que, aunque fuera de las zonas de servicio de los puertos, puedan afectar a estas.

Finalmente, el capítulo IV, relativo al medio ambiente y a la seguridad, regula el desarrollo sostenible en la planificación y construcción de nuevos puertos, así como en la explotación de estos, con normas relativas a la prevención y lucha contra la contaminación, recepción de desechos y residuos, obras de dragado y planes de emergencia y seguridad.

El título III, «Del dominio público portuario», aborda una completa y sistemática regulación de la naturaleza, extensión y usos del dominio público portuario y de su utilización y explotación a través de los títulos clásicos de concesiones y autorizaciones, incluyendo el contrato de concesión de obras públicas portuarias.

El título comienza en su capítulo I con la determinación del dominio público portuario de competencia de la Comunidad Autónoma de Galicia y su naturaleza bajo el criterio esencial de la afectación, y respetando las competencias de la Administración del Estado en materia de adscripción opta, para la delimitación de la zona de servicio de los puertos y los usos que en él se pueden desarrollar, por un instrumento de delimitación de los espacios y usos

portuarios, más ágil y sencillo que el instrumento de planificación portuaria denominado «plan de utilización», y enumera tanto las actividades e instalaciones permitidas como el régimen de prohibiciones.

El capítulo II, relativo a la utilización del dominio público portuario, regula de modo sistemático en cinco secciones las disposiciones generales, autorizaciones, concesiones, disposiciones comunes a autorizaciones y concesiones, y el contrato de concesión de obras públicas portuarias.

Dentro de las disposiciones generales se contempla la regla general y clásica aplicable al dominio público portuario de conformidad con que en la utilización para usos que tengan especiales circunstancias de exclusividad, intensidad, peligro o rentabilidad se exigirá el otorgamiento de las clásicas autorización o concesión, con la excepción que se prevé en la figura de los convenios que puedan celebrarse con otras administraciones públicas que tengan por objeto ocupaciones destinadas a obras o instalaciones de uso público o aprovechamiento general a ejecutar por dichas administraciones.

La regulación que se contiene en las secciones relativas a autorizaciones, concesiones y disposiciones comunes a ambas busca de modo consciente la creación de un acabado cuerpo normativo que permita una aplicación inmediata de la ley sin necesidad de esperar a un ulterior desarrollo reglamentario; cuerpo normativo que, aun partiendo en buena lógica del régimen clásico y consolidado que aplica la Ley 22/1988, de 28 de julio, de costas, a la utilización del dominio público marítimo-terrestre común, contiene las especificaciones propias derivadas de la transformación del litoral y de la intensidad de uso que implica la utilización del dominio público portuario.

Desde el punto de vista del procedimiento, el otorgamiento de autorizaciones y concesiones podrá iniciarse a solicitud de las personas interesadas o por concurso, con la previsión en el caso de las concesiones de aquellos supuestos en los cuales resultará obligatoria la convocatoria de concurso previo que garantice en todo caso la publicidad y libre concurrencia.

También en lo concerniente al procedimiento para otorgar concesiones ha de destacarse la regulación completa que se aplicará para tramitaciones en competencia, la extensión del límite máximo de vigencia hasta los cincuenta años y que a la regulación clásica sobre condiciones de otorgamiento, modificaciones, revisiones, actos de transmisión y gravamen y garantías se une la previsión sobre la posibilidad de renovación de la vigencia de determinadas concesiones, las cesiones de usos parciales y el régimen que se aplica para los terrenos y obras que los concesionarios incorporen a las concesiones, los cuales estarán exentos del abono de las tasas de ocupación.

Dentro de las disposiciones comunes a autorizaciones y concesiones, además de contemplarse la posibilidad de exigir garantías de explotación en las autorizaciones, se regulan de forma pormenorizada las causas de extinción y sus efectos, y cabe destacar también la mención expresa a la exigencia de pólizas de seguros para la cobertura de los riesgos.

La última sección de este título define y regula la figura clásica del contrato de concesión de obras públicas dentro del ámbito portuario.

La creciente demanda de las personas usuarias y el fomento de un sector que la Comunidad Autónoma de Galicia viene asumiendo de modo creciente en los últimos años determinan la inclusión de un título IV dedicado a los puertos deportivos y a las zonas portuarias de uso náutico-deportivo.

Después de definir en los capítulos I y II los objetivos en esta materia, centrados en un equilibrio entre el fomento con la participación de la iniciativa privada y la gestión sostenible que asegure la conservación del litoral, el título prevé en el capítulo III la figura de los reglamentos de explotación como instrumentos básicos para regular los usos de los puertos e instalaciones gestionados mediante concesiones administrativas, mientras que el capítulo IV desarrolla el régimen de aplicación a las autorizaciones temporales de uso de puestos de atraque que se otorgan por Puertos de Galicia, tanto si existe concesionario como si no.

En este título resulta reseñable la previsión de que los títulos de las concesiones puedan contemplar en determinados casos y con las debidas compensaciones la posibilidad,

lógicamente excepcional, de que estas instalaciones puedan albergar usos distintos al deportivo.

El título V, «Régimen general de la prestación de servicios y del desarrollo de actividades comerciales, industriales o de otra naturaleza en los puertos», aborda una regulación sistemática de los puertos como espacios físicos que permiten la prestación de servicios portuarios y el desarrollo de actividades comerciales e industriales ajustadas a los usos permitidos en la ley, en una regulación que, partiendo de la titularidad pública de las instalaciones, no impide, antes bien fomenta, la intervención y la iniciativa privada en la prestación de servicios y en la realización de actividades, garantizando en todo caso la prestación de los servicios y la práctica de las actividades directamente relacionadas con la actividad, así como la operativa de los puertos cuando por ausencia o insuficiencia de la iniciativa privada no pudiera garantizarse esa prestación.

El capítulo I establece como principio la iniciativa privada en la prestación de servicios y en el desarrollo de actividades económicas en los puertos.

En el capítulo II se definen los servicios portuarios, con la distinción entre los generales, que son aquellos servicios comunes de titularidad de Puertos de Galicia de los que se benefician las personas usuarias, sujetos, en su caso, al abono de las tasas en los supuestos contemplados en la Ley 6/2003, de 9 de diciembre, de tasas, precios y exacciones reguladoras de la Comunidad Autónoma de Galicia, y servicios especiales, definidos como las actividades de prestación que contribuyen y facilitan la realización de operaciones portuarias; servicios estos que se prestan por operadores privados en régimen de libre competencia sujetos a las autorizaciones que otorgue Puertos de Galicia y a las prescripciones establecidas en los pliegos reguladores de cada servicio, excepto en aquellos supuestos previstos en la ley en los que deba limitarse el número de prestadores; caso este en el cual el otorgamiento de autorizaciones exigirá la convocatoria previa de un concurso público. Por lo que se refiere a estos servicios especiales, respecto a los cuales, como regla general, las autorizaciones se otorgan con carácter específico e individualizado para cada servicio, salvo en lo que alcanza a los servicios técnico-náuticos (con respecto a los cuales se establece la posibilidad de acumulación para un puerto o un área portuaria determinada) y a las autorizaciones para el servicio de recepción de deshechos generados por los buques, se regula de forma pormenorizada el régimen de prestación, las obligaciones de servicio público que ha de cumplir todo operador, el régimen de utilización y acceso, el plazo de vigencia de las autorizaciones, las causas de extinción de estas y el contenido que han de prever los pliegos reguladores de cada servicio, así como la posibilidad de la autoprestación e integración de los servicios.

El capítulo II, relativo a actividades comerciales, industriales o de otra naturaleza, limita su prestación a que se trate de usos permitidos en el dominio público portuario por la ley. En el caso de actividades comerciales o industriales directamente relacionadas con la actividad portuaria se prevé que Puertos de Galicia pueda aprobar pliegos de condiciones generales, haciéndose cita de los más frecuentes. Y, finalmente, se contempla la posibilidad de que Puertos de Galicia pueda asumir la prestación de estas mismas actividades para cubrir las deficiencias de la iniciativa privada, cobrando en contraprestación tarifas que en este caso tendrán la consideración de precios privados.

El título VI, «Reglamento de explotación y policía, potestades de inspección y seguridad y régimen de las sanciones», contempla en su primer capítulo la figura del Reglamento de explotación y policía como instrumento básico que contendrá las normas generales de funcionamiento de los diferentes servicios y operaciones y que incluirá igualmente especificaciones y graduaciones al cuadro de infracciones y sanciones que se recogen en este título.

El capítulo II, sobre las potestades de inspección y seguridad, atribuye a la entidad pública Puertos de Galicia la potestad de inspección y vigilancia en relación con los servicios y operaciones que se desarrollan en los puertos y prevé todo un conjunto de medidas de policía portuaria que permiten garantizar el tráfico y la operatividad así como la seguridad en los puertos.

En el capítulo III se procede a una clasificación de las infracciones en leves, graves y muy graves, y se regula también el régimen de prescripción y el de identificación de las personas responsables.

En el capítulo IV se recogen las cuantías de las multas en función de la gravedad de la infracción con la previsión de los criterios de graduación, los cuales comprenden circunstancias agravantes y atenuantes; se prevé una reducción del importe de la sanción del treinta por ciento en el caso de reconocimiento de responsabilidad, siempre y cuando la sanción tenga carácter pecuniario y el abono se realice en periodo voluntario; se regula la prescripción y las medidas adicionales a las sanciones junto con la posibilidad de adopción de medidas provisionales; y se contemplan medidas de ejecución forzosa.

IV

La parte final se divide en siete disposiciones adicionales, ocho disposiciones transitorias, una disposición derogatoria y dos disposiciones finales.

De las disposiciones adicionales es preciso reseñar que la primera mantiene la posibilidad contemplada en la Ley 5/1994, de 29 de noviembre, de creación del ente público Puertos de Galicia, en el sentido de que la entidad pública empresarial pueda crear sociedades mercantiles públicas para «la gestión empresarial singularizada de determinadas actividades portuarias», en las que la entidad tendrá participación mayoritaria; y la cuarta prevé la posibilidad de que Puertos de Galicia elabore una relación de los espacios pesqueros y los destinados a usos náutico-deportivos que en atención a sus características fueran susceptibles de ser segregados de los puertos de interés general del Estado.

La Ley 27/2013, de 27 de diciembre, de racionalización y sostenibilidad de la Administración local, tuvo entre otros objetivos, y tal y como señala su exposición de motivos, la supresión de los monopolios municipales heredados del pasado y que recaían sobre sectores económicos pujantes. En este sentido, dicha ley dio nueva redacción al artículo 86 de la Ley 7/1985, de 2 de abril, reguladora de las bases del régimen local, suprimiendo la referencia a las lonjas entre las actividades o servicios esenciales reservados a favor de las entidades locales y susceptibles de ejecución en régimen de monopolio. En coherencia con lo previsto en la normativa básica estatal, en la disposición adicional cuarta se recoge la previsión de explotación de lonjas ubicadas en las zonas de servicio de puertos de competencia autonómica de acuerdo con el régimen establecido en la ley en municipios en los cuales viniera existiendo una prestación en régimen de monopolio.

Cabe reseñar también que en la disposición adicional quinta se consagra el principio de libertad de contratación en el ámbito del servicio portuario de manipulación de mercancías, sin perjuicio del establecimiento de un proceso transitorio que permita un tránsito ordenado en aquellos puertos en los que viniera funcionando el régimen de estibadores y estibadoras de la antigua Organización de Trabajos Portuarios, a fin de proteger los derechos laborales del reducido número de trabajadores afectados.

En las disposiciones transitorias se regulan, entre otras materias, el régimen de aplicación a las concesiones y autorizaciones vigentes a la entrada en vigor de la presente ley, así como la ampliación del plazo de las concesiones portuarias otorgadas por la Comunidad Autónoma de Galicia con anterioridad a la entrada en vigor del Real decreto ley 8/2014, de 4 de julio, de aprobación de medidas urgentes para el crecimiento, la competitividad y la eficiencia.

En la disposición transitoria quinta se recogen normas urbanísticas que serán de aplicación directa en tanto no se proceda a la aprobación de los planes especiales de ordenación portuaria.

La disposición derogatoria única, además de derogar cuantas disposiciones de igual o inferior rango se opongan a lo establecido en la ley, deroga en su totalidad la Ley 6/1987, de 12 de junio, del Plan especial de puertos de la Comunidad Autónoma de Galicia, y la Ley 5/1994, de 29 de noviembre, de creación del ente público Puertos de Galicia, reuniendo de este modo en un único texto legal la normativa autonómica existente en materia de puertos.

En las disposiciones finales se recoge la cláusula de habilitación reglamentaria para el desarrollo de la ley.

El anteproyecto fue sometido al preceptivo dictamen del Consejo Económico y Social de Galicia, del cual se tomaron en consideración en el texto casi todas sus observaciones.

Por todo lo expuesto, el Parlamento de Galicia aprobó y yo, de conformidad con el artículo 13.2 del Estatuto de Autonomía de Galicia y con el artículo 24 de la Ley 1/1983, de

22 de febrero, de normas reguladoras de la Xunta y de su Presidencia, promulgo en nombre del Rey, la Ley de Puertos de Galicia.

TÍTULO PRELIMINAR

Disposiciones generales

CAPÍTULO I

Objeto y ámbito de aplicación de la ley

Artículo 1. *Objeto de la ley.*

La presente ley tiene por objeto establecer la organización portuaria de Galicia y el régimen jurídico de los puertos e instalaciones portuarias que son competencia de la Comunidad Autónoma de Galicia, que comprende la determinación, planificación, construcción, gestión y utilización del dominio público portuario, la prestación de servicios en los puertos, así como las medidas de policía portuaria y el régimen sancionador.

Artículo 2. *Ámbito de aplicación.*

1. En el ámbito de competencias de la Comunidad Autónoma de Galicia, la presente ley será de aplicación a los siguientes espacios e infraestructuras portuarias:

a) Los puertos marítimos situados en la Comunidad Autónoma de Galicia que no hayan sido calificados de interés general.
b) Las instalaciones marítimas, que no constituyan instalaciones menores según la normativa de costas, que formen parte de un puerto de competencia autonómica o estén adscritas a él.
c) Las instalaciones portuarias.
d) Los puertos deportivos y zonas portuarias de uso náutico-deportivo.
e) Los espacios pesqueros y destinados a usos náutico-deportivos ubicados en el recinto portuario de los puertos de interés general que hayan sido segregados de aquellos puertos y adscritos a la Comunidad Autónoma, de conformidad con lo previsto en la legislación de puertos del Estado y de la Marina Mercante.
f) Las marinas interiores marítimo-terrestres que se integren en la zona de servicio de un puerto.

2. La presente ley también será de aplicación a los puertos e instalaciones fluviales y lacustres, en cuanto no se oponga a su propia naturaleza y a la legislación del dominio público hidráulico.

CAPÍTULO II

De los puertos e instalaciones portuarias de Galicia

Artículo 3. *Determinación de los puertos de competencia de la Comunidad Autónoma de Galicia.*

1. Son de competencia de la Comunidad Autónoma de Galicia los puertos, infraestructuras e instalaciones portuarias que, no habiendo sido calificados de interés general, estén ubicados dentro de su territorio, permitan la realización de operaciones de tráfico portuario y presten servicios a las actividades comerciales, pesqueras y deportivas o náutico-recreativas.
2. Tienen la consideración de puertos e instalaciones portuarias de competencia de la Comunidad Autónoma de Galicia los que figuran en el anexo de la presente ley y aquellos que, en desarrollo de las competencias estatutarias que corresponden a la Comunidad Autónoma de Galicia, se vayan incorporando por decreto de la Xunta de Galicia.
3. Deberán ser también objeto de integración en la relación de puertos de competencia de la Comunidad Autónoma de Galicia los espacios pesqueros y los destinados a usos

náutico-deportivos que sean segregados de los puertos de interés general del Estado ubicados en Galicia y adscritos a la Comunidad Autónoma, de conformidad con lo previsto en la legislación de puertos del Estado y de la Marina Mercante.

4. En los puertos de competencia de la Comunidad Autónoma de Galicia podrán realizarse las operaciones comerciales, industriales, pesqueras, deportivas o recreativas recogidas en la delimitación de los espacios y usos portuarios, o podrán servir de refugio, avituallamiento, reparación o varada, según se establezca reglamentariamente.

5. Los elementos, condiciones, servicios y demás características con las que deberán contar, como mínimo, los puertos e instalaciones marítimas a los que se refiere la presente ley se determinarán por vía reglamentaria.

Artículo 4. *Definiciones.*

A efectos de la presente ley, se consideran:

a) Puerto marítimo: el conjunto de terrenos, aguas e instalaciones que reúna las condiciones físicas y organizativas que permitan, entre otras, la realización de operaciones y actividades portuarias tales como entrada, salida, atraque, desatraque, estancia y reparación en el puerto de buques u otros medios de navegación, así como las de embarque y desembarque de personas y bienes.

b) Instalación marítima: el conjunto de obras e infraestructuras que, no teniendo la consideración de puerto, se destina a zona portuaria de uso pesquero, náutico-deportivo, transbordo de personas o bienes, embarcaderos, varaderos, fondeaderos o similares.

Se considera que forman parte de un puerto cuando estén integradas en él o cuando, incluso constituyendo una realidad física discontinua, integren junto con el puerto una unidad organizativa o estén adscritas a él.

c) Instalaciones portuarias: las obras civiles de infraestructura fijas o desmontables, las de superestructura y edificación, así como las instalaciones mecánicas y redes técnicas de servicio destinadas a realizar o facilitar operaciones de tráfico portuario, dentro de la zona de servicio de los puertos.

d) Puerto deportivo: el conjunto de aguas abrigadas, natural o artificialmente, los espacios terrestres contiguos a estas y las obras, infraestructuras e instalaciones necesarias para desarrollar operaciones propias de la flota deportiva.

e) Zona portuaria de uso náutico-deportivo: la parte de un recinto portuario preexistente que se destina a la prestación de servicios a las embarcaciones deportivas y de ocio.

f) Marina interior: el conjunto de infraestructuras, obras e instalaciones necesarias para comunicar permanentemente los terrenos interiores de propiedad privada o de la administración pública, urbanizados o susceptibles de urbanización, con el mar territorial, las aguas interiores o la lámina de agua de los puertos o instalaciones marítimas, mediante una red de canales marítimo-terrestres que se integren en la zona de servicio de un puerto.

g) Marina seca: espacio terrestre ubicado dentro de un recinto portuario destinado al depósito en tierra de embarcaciones y a ofrecer, entre otros, servicios de almacenamiento, reparación, guardería y puesta a disposición de medios mecánicos de izada y bajada de embarcaciones.

h) Autorizaciones temporales de uso de puestos de atraque: los títulos que habilitan para el uso y disfrute, durante un plazo mínimo de seis meses y no superior a cuatro años, de un puesto de atraque destinado a embarcaciones deportivas y de ocio.

i) Embarcaciones deportivas o de ocio con base en el puerto: aquellos barcos que reciben la prestación del servicio de atraque o fondeo por un periodo de uno o más semestres. El resto de los barcos serán considerados como de paso en el puerto.

Artículo 5. *Clasificación.*

1. Los puertos a los que se refiere la presente ley se clasifican, en razón a su origen, en naturales y artificiales.

Son puertos naturales los constituidos por las aguas abrigadas por la misma disposición natural del terreno o los parcialmente abrigados que se destinan al fondeo, ocasional o de temporada, de buques y embarcaciones comerciales, de pesca y deportivas o de ocio.

Son puertos artificiales aquellos que requieren para existir la realización de obras de abrigo.

2. Los puertos e instalaciones marítimas se clasifican, en razón a su uso o destino, en comerciales, industriales, pesqueros, deportivos y mixtos, en función de si se destinan de forma exclusiva o principal a una o varias de estas actividades.

CAPÍTULO III

Principios generales

Artículo 6. *Principios generales de gestión y actuación.*

1. Las actividades reguladas en la presente ley se desarrollarán de acuerdo con los principios de unidad de gestión, rentabilidad socioeconómica, planificación, equilibrio económico-financiero y desarrollo sostenible, con el objetivo de integración y planificación territorial, en orden a preservar el litoral gallego en consonancia con sus valores naturales, culturales, patrimoniales, paisajísticos y medioambientales.

La gestión de los puertos e instalaciones portuarias estará orientada a garantizar el interés general, promoviendo este con el fomento de la participación de la iniciativa privada mediante concesiones y autorizaciones en el diseño, construcción, financiación y explotación de las instalaciones portuarias y en la prestación de servicios, en los términos establecidos en la presente ley y el resto del ordenamiento jurídico.

2. La Administración general de la Comunidad Autónoma de Galicia, dentro de las competencias propias de la Comunidad Autónoma, a través de acciones normativas o pactadas, establecerá los instrumentos adecuados para garantizar una posición estratégica y la cooperación y colaboración en la gestión entre los puertos de competencia autonómica y los puertos de interés general del Estado ubicados en el territorio autonómico gallego.

TÍTULO I

De la organización portuaria de Galicia

CAPÍTULO I

Entidad pública empresarial Puertos de Galicia

Sección 1.ª Naturaleza y funciones

Artículo 7. *Naturaleza y personalidad.*

1. La entidad Puertos de Galicia es una entidad pública empresarial de las reguladas en la sección 4.ª del capítulo II del título III de la Ley 16/2010, de 17 de diciembre, de organización y funcionamiento de la Administración general y del sector público autonómico de Galicia.

2. La entidad pública empresarial Puertos de Galicia, creada por Ley 5/1994, de 29 de noviembre, desarrollará y gestionará las funciones y servicios que en materia de puertos de competencia de la Comunidad Autónoma le son atribuidos por la presente ley, con sujeción a los principios de la Ley 16/2010, de 17 de diciembre, de organización y funcionamiento de la Administración general y del sector público autonómico de Galicia.

3. La entidad pública empresarial tiene personalidad jurídica, patrimonios y tesorería propios, así como plena capacidad para el cumplimiento de sus fines, sin perjuicio de las relaciones que en la presente ley se establecen con la Administración general de la Comunidad Autónoma de Galicia.

4. La entidad pública empresarial quedará adscrita a la consejería competente en materia de puertos y tendrá su sede en Santiago de Compostela.

5. La entidad pública empresarial Puertos de Galicia podrá identificarse en el desarrollo de su actividad bajo la denominación de «EPE Puertos de Galicia».

Artículo 8. *Objeto.*

1. Corresponde a la entidad pública empresarial Puertos de Galicia el proyecto, construcción, conservación, mejora, ordenación, administración y explotación de las obras, instalaciones, servicios y actividades portuarias, así como la planificación de las zonas de servicio y las futuras ampliaciones de las mismas, en los términos previstos en la presente ley.

Asumirá igualmente las funciones que, en el ámbito de competencias de la Comunidad Autónoma, puedan serle atribuidas por la Administración general de la Comunidad Autónoma de Galicia en materia de gestión y actuaciones en el dominio público marítimo-terrestre.

2. Sin menoscabo de las competencias que esta ley atribuye a los órganos superiores de la Administración general de la Comunidad Autónoma de Galicia, la entidad pública empresarial Puertos de Galicia dispondrá de las potestades reguladas en la presente ley y de las facultades necesarias para la realización de sus fines.

3. A efectos del desarrollo y cumplimiento de dichos fines, el ámbito territorial de cada puerto será el comprendido dentro de los límites de su zona de servicio.

Artículo 9. *Funciones.*

1. Dentro de la esfera de actividades encuadradas en el objeto delimitado en el artículo anterior, Puertos de Galicia gestionará la explotación de las instalaciones portuarias y de los demás bienes adscritos a su patrimonio.

2. La entidad pública empresarial asumirá el fomento global de la actividad económica en el ámbito de los puertos de competencia de la Comunidad Autónoma de Galicia, de las actividades industriales y comerciales directamente relacionadas con el tráfico portuario y el fomento de la investigación y desarrollo tecnológico en materias relacionadas con la explotación y construcción portuarias.

Artículo 10. *Régimen jurídico.*

1. Puertos de Galicia se regirá por la presente ley y las disposiciones que se dicten en su desarrollo.

2. Su organización y régimen jurídico interno se regulan por el derecho administrativo, y su régimen jurídico externo se regula por el derecho privado, salvo en el ejercicio de las potestades administrativas que tenga atribuidas y en los aspectos específicamente previstos en normas con rango de ley.

Sección 2.ª Estructura administrativa, actos de la entidad pública empresarial y recursos y reclamaciones contra ellos

Artículo 11. *Órganos de la entidad.*

1. Para el desempeño de sus funciones, Puertos de Galicia se estructura en los siguientes órganos:

a) De gobierno:

1.º La Presidencia.
2.º El Consejo Rector.

b) Ejecutivo:

La Dirección.

2. En el conjunto de los órganos de gobierno de Puertos de Galicia se procurará conseguir una composición equilibrada de mujeres y hombres.

3. Las personas titulares de la Presidencia y la Dirección cumplirán con las obligaciones que la Ley 1/2016, de 18 de enero, de transparencia y buen gobierno, introduce en los mecanismos de buen gobierno y control de la actividad de las personas que ocupan altos cargos en el sector público autonómico.

Artículo 12. *Presidencia de la entidad.*

1. La Presidencia es el órgano unipersonal de gobierno de la entidad pública empresarial.

2. La Presidencia de la entidad será nombrada por el Consejo de la Xunta de Galicia, a propuesta de la persona titular de la consejería competente en materia de puertos.

3. Compete a la Presidencia el ejercicio de las funciones siguientes:

a) Ejercer la representación de la entidad pública empresarial.

b) Desarrollar y ejecutar las directrices que dicte la Xunta de Galicia en materia de su competencia.

c) Ejercer la alta dirección del personal de la entidad.

d) Proponer al Consejo Rector las políticas generales de actuación y gestión de la entidad, de acuerdo con las directrices y los criterios establecidos al efecto por el Consejo de la Xunta de Galicia.

e) Ejercer la iniciativa en la elaboración de los planes directores de infraestructuras, obras, instalaciones de los puertos y sus ampliaciones, así como de los planes especiales de ordenación portuaria.

f) Formular y elevar al Consejo de la Xunta, a través de la consejería competente en materia de puertos y a propuesta de la consejería competente en materia de hacienda, los programas generales plurianuales de inversiones y la financiación anual de los mismos con sus complementarios presupuestos de explotación y capital, en su caso.

g) Acordar la realización de las obras e inversiones, formalizando todos aquellos contratos, actos y negocios jurídicos que fueran necesarios para el desarrollo de las funciones de la entidad y el cumplimiento de sus fines.

h) Velar por el cumplimiento de los acuerdos del Consejo Rector.

i) Conferir las delegaciones de competencias propias que considere convenientes.

j) Otorgar las concesiones de ocupación de dominio público portuario y las autorizaciones de ocupación de dominio público portuario cuando su plazo de vigencia fuera superior a dos años.

k) Otorgar las autorizaciones para la prestación de servicios y la realización de actividades comerciales, industriales o de otra naturaleza en los puertos.

l) Ejercer todas las funciones no atribuidas expresamente a otros órganos de la entidad pública empresarial.

Artículo 13. *El Consejo Rector.*

1. El Consejo Rector es el órgano colegiado de gobierno de la entidad pública empresarial.

2. El Consejo Rector estará constituido por la Presidencia y la Dirección de la entidad, y por el número de vocales que se establezca reglamentariamente, nombrados por la persona titular de la consejería competente en materia de puertos, entre los que, en todo caso, estarán representadas la consejería competente en materia de hacienda y las distintas consejerías que puedan tener intereses en la materia por razones de su competencia, en especial la consejería competente en materia de pesca, así como las entidades locales, corporaciones y entidades, organizaciones y asociaciones más representativas de las personas usuarias.

3. Compete al Consejo Rector el ejercicio de las funciones siguientes:

a) Hacer el seguimiento, supervisión y control superiores de la actuación de la entidad y de la gestión de la persona titular de la Dirección.

b) Aprobar un informe general anual de la actividad desarrollada por la entidad y cuantos otros informes extraordinarios considere necesarios sobre su gestión, con la valoración de los resultados obtenidos y la consignación de las deficiencias observadas.

c) Aprobar el anteproyecto de presupuestos anuales y contraer las obligaciones de carácter plurianual dentro de los límites que tenga fijados.

d) Aprobar las cuentas anuales y, en su caso, la distribución del resultado del ejercicio con arreglo a la legislación de régimen financiero y presupuestario de la Comunidad Autónoma de Galicia.

e) Controlar el cumplimiento de las directrices aprobadas por el Consejo de la Xunta de Galicia.

f) Aprobar las normas de régimen interior de la entidad pública empresarial, así como la organización de los servicios administrativos y de los puertos.

g) Aprobar y modificar la dotación de personal y la propuesta de relación de puestos de trabajo de la entidad pública empresarial y su régimen de retribuciones, previo informe favorable de las consejerías competentes en materia de presupuestos y de función pública.

h) Elaborar las tasas por servicios portuarios para su posterior elevación al Consejo de la Xunta, a través de la consejería competente en materia de hacienda y a propuesta de la consejería competente en materia de puertos.

i) Proponer a los órganos competentes de la Administración autonómica, a través de la consejería competente en materia de puertos, la aprobación de los planes de obras, de instalaciones de puertos y de sus ampliaciones, así como de los planes especiales de ordenación portuaria.

Cuando se trate de planes de obras o instalaciones portuarias y sus ampliaciones, o planes especiales de ordenación portuaria cuyo contenido sea de naturaleza pesquera, previamente a su elevación al órgano competente para su aprobación, se pedirá informe a la consejería competente en materia de pesca.

j) Aprobar la gestión anual y el balance, así como la cuenta de resultados y la memoria de cada ejercicio económico.

k) Acordar, con sujeción a las disposiciones de la normativa presupuestaria, las operaciones crediticias a medio y largo plazo que sean necesarias, previo informe de la consejería competente en materia de hacienda para las operaciones a medio plazo y con autorización previa de dicha consejería para las operaciones a largo plazo.

l) Acordar, con sujeción a las disposiciones de la normativa presupuestaria, las operaciones crediticias necesarias para paliar los desequilibrios transitorios de tesorería.

m) Promover y ejercer, dentro del ámbito de su competencia, toda clase de pretensiones, acciones y recursos ante cualquier órgano de la Administración del Estado, de la Comunidad Autónoma y de las administraciones locales, así como ante los juzgados y tribunales de justicia de cualquier grado y jurisdicción, desistir de las pretensiones y acciones formuladas o de los recursos interpuestos, y transigir las cuestiones litigiosas, confiriendo al efecto las procuraciones oportunas.

n) Conferir las delegaciones de competencias que estime oportunas.

ñ) Velar por el cumplimiento de la presente ley y de las disposiciones que se dicten para su desarrollo.

o) Resolver los procedimientos de responsabilidad patrimonial a los que se refiere la legislación básica vigente sobre procedimiento administrativo común de las administraciones públicas.

4. El Consejo Rector designará, a propuesta de la persona titular de la Presidencia, un secretario o secretaria entre el personal de la entidad pública empresarial.

5. Reglamentariamente se determinará el funcionamiento y régimen de adopción de acuerdos del Consejo Rector. En lo no previsto se estará a lo dispuesto en la sección 3ª del capítulo I del título I de la Ley 16/2010, de 17 de diciembre, de organización y funcionamiento de la Administración general y del sector público autonómico de Galicia, y por la normativa básica del régimen jurídico del sector público, así como por la normativa básica reguladora del procedimiento administrativo común.

6. Asimismo, podrá preverse reglamentariamente la creación de comisiones delegadas del Consejo Rector.

Artículo 14. *Juntas territoriales.*

1. Para el estudio de los problemas concretos que afectan a cada fachada marítima podrán designarse juntas de trabajo, integradas por miembros del Consejo Rector, que actuarán con funciones consultivas e informativas.

2. Los miembros de dichas juntas, que serán representantes de los distintos órganos de la administración y de los sectores de las personas usuarias, serán designados por el Consejo Rector, a propuesta de la persona titular de la Presidencia de la entidad.

3. El ámbito territorial de actuación de las mismas será fijado por el Consejo Rector.

Artículo 15. *La Dirección.*

1. La Dirección es el órgano ejecutivo responsable de la gestión ordinaria de la entidad pública empresarial y ejerce las competencias inherentes a dicha dirección y las que expresamente se le atribuyen en la Ley 16/2010, de 17 de diciembre, de organización y funcionamiento de la Administración general y del sector público autonómico de Galicia, y en la presente ley, así como las que le deleguen los órganos de gobierno.

2. La persona titular de la Dirección será nombrada y cesada por decreto del Consejo de la Xunta de Galicia, a propuesta de la persona titular de la consejería competente en materia de puertos, entre personas que reúnan los requisitos de solvencia profesional, atendiendo a criterios académicos, técnicos y científicos, necesarios para el ejercicio del cargo, y de acreditada experiencia.

La persona titular de la Dirección tendrá la consideración de alto cargo de la Administración general de la Comunidad Autónoma de Galicia, con rango de director o directora general.

3. Corresponde a la Dirección, en los términos señalados en el apartado 1 anterior:

a) Dirigir la gestión ordinaria, la inspección de la entidad y de los puertos y su explotación.

b) Velar por la percepción, contabilización y control de los ingresos derivados de la gestión empresarial, realizando los actos de gestión tributaria y de recaudación en periodo voluntario de los ingresos de derecho público y privado que corresponden a la entidad empresarial.

c) Otorgar las autorizaciones de ocupación del dominio público portuario cuyo plazo de vigencia no sea superior a dos años.

d) Ejercer cuantas funciones le sean delegadas y, en general, las que resulten inherentes al normal funcionamiento de la entidad.

e) Cualesquiera otras funciones que le sean atribuidas en las normas de desarrollo reglamentario de la ley.

Artículo 16. *Actos administrativos de la entidad pública empresarial. Recursos y reclamaciones.*

1. La entidad pública empresarial Puertos de Galicia dictará actos administrativos que podrán adoptar la forma de:

a) Resoluciones, instrucciones y órdenes de servicio de la Presidencia de la entidad;
b) Acuerdos del Consejo Rector;
c) Resoluciones e instrucciones de la Dirección.

2. Las resoluciones, instrucciones y órdenes de servicio dictadas por la entidad pública empresarial Puertos de Galicia se publicarán en el Diario Oficial de Galicia cuando tengan por destinatario a una pluralidad indeterminada de personas o cuando la entidad juzgue que la notificación efectuada a una sola persona interesada es insuficiente para garantizar la notificación a todas, así como en los demás casos previstos en la normativa en materia de procedimiento administrativo común y régimen jurídico del sector público. Lo anterior se entiende sin perjuicio de la difusión que proceda efectuar en cumplimiento de la normativa sobre transparencia.

3. Las resoluciones y acuerdos sujetos a derecho administrativo dictados por el Consejo Rector y por la persona titular de la Presidencia agotarán la vía administrativa. Contra ellos solo podrán interponerse los recursos contencioso-administrativos que resulten procedentes, sin perjuicio de la interposición del recurso administrativo previo y potestativo de reposición.

4. Los actos sujetos a derecho administrativo dictados por la persona titular de la Dirección serán susceptibles de recurso de alzada ante el Consejo Rector.

5. La competencia para resolver los procedimientos de revisión de oficio de actos administrativos nulos o de declaración de lesividad de actos anulables, así como de revocación de actos de gravamen o desfavorables, corresponderá al órgano de gobierno que dictó el acto.

Respecto a estos actos dictados por la Dirección, esta competencia corresponderá a la Presidencia de la entidad.

6. La rectificación de errores materiales, de hecho o aritméticos corresponderá al órgano que dictó el acto.

7. El recurso extraordinario de revisión se interpondrá de acuerdo con lo que establezca la legislación reguladora del procedimiento administrativo común, y será competente para resolverlo el propio órgano que dictó el acto impugnado.

8. La competencia para resolver los procedimientos de responsabilidad patrimonial que se dirijan contra la entidad corresponderá al Consejo Rector.

9. Las reclamaciones sobre la aplicación y efectividad de las tasas portuarias por servicios y por concesiones y autorizaciones administrativas tendrán carácter económico-administrativo y se ajustarán al procedimiento para las reclamaciones de esta clase, pudiendo ser objeto de recurso previo potestativo de reposición.

Artículo 17. *Actos no sujetos a derecho administrativo.*

Frente a los actos no sujetos a derecho administrativo las personas interesadas podrán acudir a los juzgados y tribunales de la jurisdicción competente.

Artículo 18. *Representación y defensa en juicio y asesoramiento jurídico de la entidad pública empresarial Puertos de Galicia.*

La representación y defensa en juicio de la entidad pública empresarial será encomendada a la Asesoría Jurídica General de la Xunta de Galicia, mediante la celebración del oportuno acuerdo, sin perjuicio de que Puertos de Galicia disponga de servicios jurídicos consultivos propios, quienes deberán respetar las directrices y criterios de interpretación emanados de la Asesoría Jurídica General de la Xunta de Galicia con arreglo a lo dispuesto en la Ley 4/2016, de 4 de abril, de ordenación de la asistencia jurídica de la Administración general de la Comunidad Autónoma de Galicia y de su sector público.

Sección 3.ª Normas particulares de gestión y explotación

Artículo 19. *Conservación, ampliación y amortización del material y las instalaciones.*

1. Puertos de Galicia adoptará las medidas adecuadas para garantizar que las instalaciones e infraestructuras portuarias o sus servicios y actividades accesorias y complementarias, así como el material confiado a su custodia y explotación, sean construidos, conservados y renovados conforme a las necesidades del tráfico portuario y al progreso de la técnica.

2. La atribución a la entidad pública empresarial de la gestión de las instalaciones, servicios o actividades a los que se refiere el apartado anterior comprende el otorgamiento implícito de todas las autorizaciones, permisos o licencias administrativas de competencia de la Administración general de la Comunidad Autónoma de Galicia que resulten necesarios para las obras de conservación, mantenimiento y reposición de las instalaciones y para las demás actividades auxiliares directamente relacionadas con la explotación portuaria, sin perjuicio de la necesidad de contar con las autorizaciones u otros títulos administrativos de competencia local o estatal que resulten exigibles.

Artículo 20. *Régimen de contratación.*

1. Los contratos que celebre la entidad pública empresarial Puertos de Galicia se ajustarán a lo establecido en la legislación básica de contratos del sector público y, en su caso, a la normativa de desarrollo aprobada por la Administración general de la Comunidad Autónoma de Galicia.

2. El órgano de contratación de Puertos de Galicia es la persona titular de la Presidencia, sin perjuicio de las delegaciones que pueda llevar a cabo en la persona titular de la Dirección.

3. Puertos de Galicia realizará anualmente un informe, que será sometido al Consejo Rector y se hará público, respecto a los contratos realizados en el año anterior, en el cual se indicarán sus principales características.

Artículo 21. *Actividad inspectora.*

Puertos de Galicia ejercerá la inspección de los puertos y del desarrollo de las actividades comerciales, industriales o de otra naturaleza y de prestación de servicios que se realicen en los mismos, con el propósito de garantizar su seguridad, su eficacia, el cumplimiento por las empresas explotadoras y las personas usuarias de las obligaciones que les correspondan y la observancia de las normas técnicas y comerciales de carácter general a las que tengan que adecuarse la gestión y explotación de los bienes, instalaciones o actividades.

Sección 4.ª Hacienda y patrimonio

Artículo 22. *Hacienda.*

1. Constituirá la hacienda de Puertos de Galicia el conjunto de sus bienes, derechos y obligaciones.

2. Puertos de Galicia se financiará preferentemente con los ingresos propios que perciba como contraprestación por las actividades que realiza y, excepcionalmente, se financiará con las transferencias consignadas en los presupuestos generales de la Comunidad Autónoma de Galicia.

3. Los recursos económicos de Puertos de Galicia comprenderán:

a) Los productos, rentas e incrementos de su patrimonio.

b) Los ingresos ordinarios y extraordinarios obtenidos en el ejercicio de sus actividades.

c) Los productos de las tasas que corresponda percibir a la Comunidad Autónoma en relación con el dominio público portuario gestionado por la entidad pública instrumental.

d) El importe de las multas e indemnizaciones impuestas a consecuencia de la aplicación del régimen sancionador previsto en la presente ley.

e) Las dotaciones o subvenciones que se consignen en los presupuestos generales de la Comunidad Autónoma.

f) El importe de las operaciones crediticias que concierte, de conformidad con lo establecido al respecto por la consejería competente en materia de hacienda.

g) Las subvenciones, contribuciones y donaciones de todo tipo que pueda recibir.

h) El destino de un porcentaje de los beneficios que resulten de la cuenta de explotación a la dotación de un fondo para atender las necesidades de explotación y las de renovación, ampliación y mejora del activo.

i) Los ingresos derivados de su participación en sociedades públicas mercantiles.

j) Los demás ingresos de derecho público o privado que se autoricen en las leyes de presupuestos de la Comunidad Autónoma u otras leyes del Parlamento de Galicia.

Artículo 23. *Patrimonio.*

1. Para el desempeño de sus funciones se adscriben a Puertos de Galicia los bienes y derechos que integran el dominio público portuario autonómico a la entrada en vigor de la presente ley, así como los posteriores incorporados al mismo por cualquier título, sin perjuicio de los bienes de dominio público portuario en régimen de adscripción compartida con la consejería competente en materia de pesca para el ejercicio de sus facultades en acuicultura y ordenación del sector pesquero.

2. La adscripción implica la transferencia a la entidad pública empresarial de las facultades de uso, gestión, administración y explotación vinculadas a los fines de la misma, sin cambio de titularidad o calificación jurídica de los bienes y derechos adscritos.

3. Cuando los bienes y derechos de dominio público portuario que tuviera adscritos dejasen de ser necesarios para el cumplimiento de los fines propios de la entidad, aquellos serán objeto de desadscripción en la forma prevista en las leyes sectoriales.

4. Puertos de Galicia podrá realizar todo tipo de actos de gestión y aprovechamiento de los bienes demaniales adscritos que estuvieran directamente relacionados con el servicio y el tráfico portuario y resultasen conformes con la normativa sectorial de aplicación.

5. El Consejo Rector, sin necesidad de previa declaración de desafectación del servicio, podrá acordar el desmantelamiento y, en su caso, la venta de los demás bienes muebles, cuyo producto se aplicará a las atenciones propias de la entidad.

6. El Consejo de la Xunta dictará, previa propuesta de las consejerías competentes en materia de economía y hacienda e informe de la consejería competente en materia de puertos y de la consejería competente en materia de pesca, las normas para la formación y permanente actualización del Inventario de bienes y derechos de Puertos de Galicia, que se ajustarán a las prescripciones de la Ley 5/2011, de 30 de septiembre, del patrimonio de la Comunidad Autónoma de Galicia, y de su reglamento.

Sección 5.ª Régimen financiero

Artículo 24. *Régimen presupuestario, económico-financiero, de contabilidad y de control.*

1. El régimen de control financiero y contabilidad pública, así como el presupuesto de Puertos de Galicia, se ajustarán a lo dispuesto en la materia por Decreto legislativo 1/1999, de 7 de octubre, por el que se aprueba el Texto refundido de la Ley de régimen financiero y presupuestario de Galicia, sin menoscabo de las especialidades contenidas en la presente ley.

La gestión de Puertos de Galicia se desarrollará de acuerdo con el principio de equilibrio económico-financiero de la explotación.

A tal efecto, presentará anualmente al Consejo de la Xunta, a través de la consejería competente en materia de hacienda y a instancia de la consejería competente en materia de puertos, previa elevación a esta por la persona titular de la Presidencia del Consejo Rector, los proyectos de presupuestos de explotación y capital, los correspondientes programas de actuación, inversiones y financiación, y la liquidación, memoria y balance del ejercicio anterior debidamente auditados.

2. El Consejo de la Xunta determinará anualmente, dentro de los límites autorizados por los presupuestos de la Comunidad Autónoma, el destino de un porcentaje de los beneficios que resultasen de la cuenta de explotación a la dotación de un fondo para atender las necesidades de explotación y las de renovación, ampliación y mejora del activo.

3. Se compensará a Puertos de Galicia por los gastos inherentes al cumplimiento de las obligaciones de servicio impuestas por la Xunta de Galicia en el ejercicio de sus funciones de alta dirección institucional de la entidad.

4. La entidad pública empresarial estará sujeta al control externo del Consejo de Cuentas de Galicia y del Tribunal de Cuentas del Estado, en los términos dispuestos en la normativa de aplicación.

5. La entidad pública empresarial estará sujeta al control de eficacia en el cumplimiento de su plan de actuación, el cual será ejercido por la consejería de adscripción. El control del cumplimiento de los compromisos específicos que, en su caso, asumiera la entidad pública empresarial en un convenio o contrato programa corresponderá a la comisión de seguimiento regulada en el propio convenio o contrato programa, sin perjuicio de los posibles controles previstos en la legislación presupuestaria.

6. Trimestralmente, Puertos de Galicia publicará su ejecución presupuestaria y estados económico-financieros en su página web.

Artículo 25. *Tasas portuarias y otros ingresos de explotación.*

1. Las tasas y demás ingresos de explotación deberán cubrir, como mínimo, los gastos siguientes:

a) La explotación, conservación y depreciación del material y de las instalaciones portuarias, así como de las infraestructuras que sirvan a sus fines accesorios o complementarios.

b) Los gastos generales que se consideren para cada instalación portuaria o para sus servicios o actividades accesorias o complementarias, dentro del límite máximo que se determine en virtud de decreto aprobado por el Consejo de la Xunta.

c) Los impuestos exigibles.

d) Las cargas autonómicas, administrativas y financieras, incluyendo el reembolso de préstamos derivados de la explotación y el pago de intereses.

2. Se admite la posibilidad, tras los trámites legales oportunos, de bonificaciones en las tasas portuarias al objeto de promover la competitividad y sostenibilidad económica o ambiental de la actividad portuaria y del sistema de transporte.

Artículo 26. *Efectividad de los créditos y de las sanciones.*

La entidad pública empresarial podrá utilizar, para la efectividad de los créditos resultantes de la explotación y de las sanciones pecuniarias que impusiese, y a través de los servicios de la Tesorería General y de Recaudación de la Comunidad Autónoma, el procedimiento de apremio en los términos regulados en el Reglamento general de recaudación.

Sección 6.ª Personal

Artículo 27. *Régimen del personal.*

1. El personal de la entidad pública empresarial únicamente podrá ser funcionario o laboral y personal de alta dirección.
2. Todo el personal de la entidad estará sometido al régimen de incompatibilidades establecido para los empleados y empleadas del sector público.
3. El personal laboral se rige, además de por la legislación laboral y las normas convencionalmente aplicables, por los preceptos de la legislación estatal y autonómica reguladora del empleo público que sean de aplicación al personal laboral.
4. La aprobación y modificación tanto de la plantilla de personal como de la propuesta de relación de puestos de trabajo, así como la aprobación de los instrumentos por los que se regulan las condiciones de trabajo del personal y su régimen retributivo, serán acordadas por el Consejo Rector, previo informe favorable de los centros directivos competentes en materia de presupuestos y de función pública. La contratación y nombramiento del personal corresponde a la persona titular de la Presidencia de la entidad.
5. La selección del personal de la entidad pública empresarial deberá realizarse mediante la convocatoria pública de las correspondientes pruebas selectivas, las cuales se ajustarán a los principios de igualdad, mérito, capacidad y publicidad, y con carácter general a lo dispuesto en la Ley 16/2010, de 17 de diciembre, de organización y funcionamiento de la Administración general y del sector público autonómico de Galicia, y en la Ley 2/2015, de 29 de abril, del empleo público de Galicia.
6. La contratación de personal de alta dirección de la entidad se ajustará a lo establecido en la Ley 16/2010, de 17 de diciembre, de organización y funcionamiento de la Administración general y del sector público autonómico de Galicia, y en la Ley 2/2015, de 29 de abril, del empleo público de Galicia.

CAPÍTULO II

Competencias de la Administración Autonómica

Artículo 28. *Competencias del Consejo de la Xunta.*

Compete al Consejo de la Xunta el ejercicio de las funciones siguientes:

a) Realizar la alta inspección y vigilancia del funcionamiento de la entidad, para cuyos efectos se dictarán las oportunas directrices.
b) Aprobar los planes directores de infraestructuras, los programas generales de inversiones y su financiación.
c) Llevar a cabo la alta política en materia de ordenación y coordinación del tráfico y de los transportes portuarios en el ámbito de sus competencias.
d) Designar y cesar a las personas titulares de la Presidencia y de la Dirección, así como fijar su régimen retributivo.
e) Adoptar medidas especiales en casos de emergencia.
f) Aprobar el proyecto de presupuesto de explotación y capital y el programa de actuaciones, inversiones y financiación, así como, en su caso, los convenios o contratos de programa que proponga la entidad.

g) Aprobar los aspectos técnicos de las modificaciones y revisiones, singularmente de las cuantías, y de las tasas por los servicios portuarios y por ocupación del dominio público portuario adscrito a la Comunidad Autónoma.

h) Adoptar los acuerdos sobre el tráfico jurídico del dominio público portuario adscrito a la entidad, en los casos en los cuales esta facultad le estuviera reservada por la Ley 5/2011, de 30 de septiembre, del patrimonio de la Comunidad Autónoma de Galicia, y su reglamento, y, en especial, en lo relativo a la incorporación al sistema general portuario autonómico de nuevas infraestructuras portuarias.

i) Adscribir, con el informe favorable de la Administración general del Estado, las zonas de interés de cultivos marinos en dominio público portuario a la consejería competente en materia de pesca a efectos del ejercicio de sus competencias en materia de acuicultura, siempre que dicha adscripción resulte compatible con los usos portuarios que se definen en la presente ley, que no se perjudique globalmente el desarrollo futuro de los puertos y las operaciones de tráfico portuario, y que se ajuste a lo establecido en el planeamiento urbanístico en vigor.

Se entiende, a efectos de esta ley, como zonas de interés de cultivos marinos aquellas zonas de las aguas del dominio público portuario que por sus óptimas condiciones para tal actividad aconsejen una especial protección y así sean declaradas por el Consejo de la Xunta de Galicia, a propuesta de la consejería competente en materia de pesca.

j) Fijar el régimen retributivo de los miembros del Consejo Rector y determinar las dietas, indemnizaciones o compensaciones económicas por asistencia de sus miembros a las sesiones y reuniones de dicho Consejo Rector.

Artículo 29. *Atribuciones de la consejería competente en materia de puertos.*

Son atribuciones de la consejería competente en materia de puertos:

a) Desempeñar las funciones de inmediata relación de Puertos de Galicia con el Consejo de la Xunta y la Administración general de la Comunidad Autónoma de Galicia, especialmente a efectos de actuaciones por las competencias enumeradas en el artículo anterior.

b) Proponer el nombramiento y cese de las personas titulares de la Presidencia y de la Dirección, así como el nombramiento y cese de los vocales del Consejo Rector.

c) Emitir informe preceptivo sobre los planes, programas generales en materia financiera y de infraestructuras, los programas de actuaciones, inversiones y financiación, los presupuestos de explotación y capital y, en general, sobre todas las propuestas, proyectos o documentación relacionados con la entidad Puertos de Galicia que hayan de someterse al examen y aprobación del Consejo de la Xunta.

d) Elevar al Consejo de la Xunta, previo informe de las consejerías competentes en materia de economía y de hacienda y de las consejerías competentes en materia de industria, de comercio y de pesca, la propuesta sobre política de tasas portuarias.

e) Ejercer, en los términos previstos en la legislación vigente, las facultades de expropiación forzosa que sean precisas para el cumplimiento de los fines de la entidad y promover la entrega de los bienes expropiados a Puertos de Galicia.

f) Proponer la actualización de la cuantía de las tasas portuarias de acuerdo con la variación del coste de los servicios, producida por alteraciones en los costes de los mismos.

g) Aprobar las delimitaciones de los espacios y usos portuarios.

h) Ejercer, en general, el control de eficacia de la entidad pública empresarial previsto en la Ley 16/2010, de 17 de diciembre, de organización y funcionamiento de la Administración general y del sector público autonómico de Galicia.

Artículo 30. *Atribuciones de la consejería competente en materia de pesca.*

Son atribuciones de la consejería competente en materia de pesca:

a) Llevar a cabo la construcción de lonjas, fábricas de hielo y otras edificaciones del recinto portuario destinadas a actividades pesqueras, acuícolas o marisqueras, debiendo solicitar previamente a Puertos de Galicia informe preceptivo y vinculante sobre su localización.

b) Siempre que resulte compatible con los usos portuarios que se definen en la presente ley, que no se perjudique globalmente el desarrollo futuro de los puertos y las operaciones de tráfico portuario, y ajustándose a la normativa de costas y a lo establecido en el planeamiento urbanístico en vigor, autorizar la realización de actividades de acuicultura, pesca y marisqueo que tengan lugar en el dominio público portuario con carácter previo al otorgamiento de las concesiones o autorizaciones para la ocupación de dicho dominio.

c) Emitir, con carácter preceptivo, informe sobre la relación de actuaciones previstas en el programa de infraestructura pesquera del presupuesto general de Puertos de Galicia.

Artículo 31. *Competencias de las consejerías competentes en materia de economía o de hacienda.*

Es competencia de las consejerías competentes en materia de economía o de hacienda:

a) Realizar la alta supervisión de la aplicación por la entidad de los planes y programas financieros y de sus presupuestos, y, en general, de cuanto concierne al orden financiero de Puertos de Galicia.

b) Presentar al Consejo de la Xunta los planes económicos y presupuestarios de Puertos de Galicia y emitir informe sobre su aplicación y liquidación.

c) Presentar las actuaciones que en materia financiera tengan que someterse al Consejo de la Xunta.

d) Ejercer las competencias que, respecto al dominio público portuario, le sean atribuidas por Ley 5/2011, de 30 de septiembre, del patrimonio de la Comunidad Autónoma de Galicia, y su reglamento.

e) Ejercer todas las demás competencias que el Decreto legislativo 1/1999, de 7 de octubre, por el que se aprueba el Texto refundido de la Ley de régimen financiero y presupuestario de Galicia, otorga a las consejerías competentes en materia de economía y de hacienda en el ámbito de las entidades públicas empresariales.

f) Ejercer las atribuciones previstas en la Ley 6/2003, de 9 de diciembre, de tasas, precios y exacciones reguladoras de la Comunidad Autónoma de Galicia.

TÍTULO II

Planificación, ordenación, obras, medio ambiente y seguridad

CAPÍTULO I

Planificación portuaria

Artículo 32. *Planes directores de infraestructuras de Puertos de Galicia.*

1. La entidad pública empresarial Puertos de Galicia podrá formular para un puerto o un conjunto de ellos planes directores de infraestructuras, los cuales abarcarán los proyectos generales de obras de los puertos afectados por el plan y de sus ampliaciones, durante un horizonte temporal de, al menos, cinco años.

2. El plan o planes directores que elabore Puertos de Galicia se someterán, a propuesta de la consejería competente en materia de puertos, a examen y aprobación por el Consejo de la Xunta de Galicia.

Una vez aprobado el plan director de infraestructuras no podrán ejecutarse obras no contempladas en el mismo. No obstante, Puertos de Galicia podrá ejecutar obras no previstas en los planes cuando tuvieran la consideración de obras menores o en casos de reconocida urgencia o de excepcional interés público, debidamente apreciados por el Consejo de la Xunta de Galicia, a propuesta de la consejería competente en materia de puertos.

3. La aprobación o modificación de un plan director de infraestructuras podrá determinar la modificación de la delimitación de los espacios y usos portuarios en los términos establecidos en el artículo 53.

Artículo 33. *Intermodalidad y áreas logísticas.*

En los procesos de planificación que debe realizarse para el sistema portuario de Galicia se establecerán medidas al objeto de alcanzar una eficiente intermodalidad y la eficiencia entre los modos y cadenas de transporte, así como la conexión o creación de áreas logísticas, para facilitar la incorporación de valor añadido a los procesos productivos.

Artículo 34. *Determinaciones de los planes directores de infraestructuras.*

Los planes directores de infraestructuras contendrán, al menos, las siguientes determinaciones:

a) Análisis de la situación actual del puerto o puertos, y estructura del tráfico y de las actividades portuarias.
b) Definición de las necesidades de desarrollo del puerto o puertos en un horizonte temporal de, al menos, cinco años.
c) Análisis de las relaciones entre la planificación portuaria y el planeamiento territorial y urbanístico.
d) Indicación de las distintas alternativas de desarrollo, análisis de cada una de ellas y selección de la más óptima.
e) Declaración ambiental estratégica en caso de que el plan deba ser sometido a evaluación ambiental estratégica ordinaria e informe ambiental estratégico si el plan debe ser sometido a evaluación ambiental estratégica simplificada.
f) Previsión de las fases de desarrollo de los planes, valoración y recursos, y análisis financiero y de rentabilidad.
g) Definición de los criterios para la revisión de los planes.

Artículo 35. *Documentación de los planes directores de infraestructuras.*

Los planes directores de infraestructuras estarán integrados por los siguientes documentos:

a) La memoria, con la información básica y los estudios necesarios, donde se analizarán las distintas alternativas de desarrollo consideradas y se justificará la elegida.
b) La documentación gráfica, en la cual habrán de constar los planes de información, estudios de planeamiento, proyectos y otros estudios complementarios.
c) El estudio económico-financiero, que contendrá la evaluación económica genérica de la ejecución de las obras.
d) El programa de actuaciones para el desarrollo del plan, integrándose en este, cuando así resulte preceptivo, el estudio ambiental estratégico.

Artículo 36. *Procedimiento de aprobación.*

1. La elaboración y aprobación de los planes directores de infraestructuras se ajustará al siguiente procedimiento:

a) Corresponde a la entidad pública empresarial Puertos de Galicia el planteamiento del plan, que será sometido previamente a informe de las consejerías y ayuntamientos afectados por las actuaciones, en orden a que puedan formular las observaciones y sugerencias que consideren convenientes en el plazo de dos meses, y el cual se entenderá en sentido favorable si transcurriese dicho plazo sin que se haya emitido el informe de forma expresa por parte de las consejerías. Si se constatara un conflicto de atribuciones entre diferentes consejerías afectadas en el procedimiento de elaboración de los planes directores de infraestructuras, será resuelto por acuerdo firmado conjuntamente por las propias personas titulares de las consejerías afectadas. En caso de discrepancia, se dará traslado al Consejo de la Xunta de Galicia, quien resolverá en el plazo de diez días.
b) El plan se someterá al procedimiento de evaluación ambiental que proceda en los términos previstos en la normativa en materia de evaluación ambiental.
c) Se dará traslado del plan a las corporaciones de derecho público y entidades que representen a las personas usuarias a fin de que, por un plazo igual de dos meses, puedan realizar las observaciones que consideren oportunas.

d) Simultáneamente a los trámites anteriores, el plan será sometido a información pública en el *Diario Oficial de Galicia* durante un plazo no inferior a dos meses.

e) El plan se someterá, antes de su aprobación por el Consejo de la Xunta, a informe de la Administración estatal conforme a lo dispuesto en la normativa en materia de costas.

f) Finalizada la tramitación, la consejería competente en materia de puertos procederá a elevar el plan al Consejo de la Xunta de Galicia para su aprobación por decreto, que será publicado en los diarios oficiales correspondientes.

2. La aprobación de un plan director de infraestructuras llevará implícita la declaración de utilidad pública a efectos de expropiación de los bienes y derechos y de rescate o revisión de las concesiones que requiera la actuación portuaria en el ámbito del plan.

Artículo 37. *Revisiones o modificaciones de los planes directores de infraestructuras.*

1. Cuando fuera necesaria una revisión o modificación de los planes directores de infraestructuras que tenga carácter sustancial, el procedimiento a seguir será el mismo que el previsto para su aprobación.

2. Cuando la revisión o modificación no tuviera carácter sustancial, será aprobada por la consejería competente en materia de puertos, oído el ayuntamiento o ayuntamientos afectados, y previo informe de la Administración general del Estado previsto en la normativa de costas y con la tramitación ambiental estratégica que proceda.

A estos efectos, tendrá carácter de modificación sustancial la ampliación superior a un treinta por ciento de la superficie ocupada con obras de infraestructura, tanto en las superficies en tierra como en la lámina de agua que integran la zona de servicio.

CAPÍTULO II

Ordenación urbanística de los puertos

Artículo 38. *Planeamiento general.*

1. Los planes generales de ordenación municipal y demás instrumentos generales de ordenación urbanística deberán calificar la zona de servicio de los puertos como sistema general portuario y no podrán incluir determinaciones que supongan una interferencia o perturbación en el ejercicio de las competencias de explotación portuaria.

2. Dado el carácter supramunicipal del sistema portuario, la superficie del sistema general portuario no computará a efectos de determinación de las dotaciones, cesiones de aprovechamiento, reservas y equipamientos.

3. Se considera que el puerto o instalación marítima puede constituir una unidad que justifica la redacción de un plan especial.

Artículo 39. *Planes especiales de ordenación de los puertos.*

1. El sistema general portuario de cada puerto se desarrollará mediante un plan especial, que se redactará y planteará por la entidad pública empresarial Puertos de Galicia y que se tramitará y aprobará por la administración competente en materia de urbanismo aplicando lo establecido en la legislación urbanística en vigor, con las particularidades que se señalan en los apartados siguientes.

2. Con carácter previo al planteamiento del plan especial que ordene la zona de servicio del puerto, deberá encontrarse delimitada esta mediante la aprobación de la delimitación de los espacios y usos portuarios en dicho puerto, no pudiendo extenderse las determinaciones de aquel plan más allá de la zona de servicio así delimitada.

3. Una vez redactado el borrador del plan, Puertos de Galicia se lo remitirá, acompañado de la documentación ambiental exigible por la legislación sectorial aplicable, a la administración competente en materia de urbanismo, que dispondrá de un plazo máximo de tres meses para enviar dicha documentación al órgano medioambiental competente a efectos de la tramitación ambiental estratégica que proceda.

4. El plazo máximo para resolver sobre la aprobación inicial de un plan especial de ordenación portuaria que esté sometido a evaluación ambiental estratégica ordinaria, una vez evacuado el informe ambiental estratégico conforme a la normativa medioambiental

aplicable, será de tres meses, a contar desde la presentación del mismo por Puertos de Galicia en el registro del ayuntamiento.

Transcurrido este plazo sin que haya recaído resolución expresa, podrá entenderse otorgada la aprobación inicial del plan.

5. El plazo máximo para resolver sobre la aprobación inicial de un plan especial de ordenación portuaria que esté sometido a evaluación ambiental estratégica simplificada, una vez evacuado el informe ambiental estratégico sobre la falta de efectos significativos de este sobre el medio ambiente, será de tres meses, a contar desde su presentación por Puertos de Galicia en el registro del ayuntamiento.

Transcurrido este plazo sin que haya recaído resolución expresa, podrá entenderse otorgada la aprobación inicial del plan.

6. Efectuada la tramitación y evacuado el informe de la Administración estatal de costas conforme a la normativa en esta materia, y antes de la aprobación definitiva del plan, deberá darse traslado de este a la entidad pública empresarial Puertos de Galicia en caso de que la Administración urbanística competente haya propuesto modificaciones respecto a la redacción inicialmente aprobada, para que aquella, en el plazo de un mes, emita informe sobre los aspectos de su competencia.

7. La aprobación definitiva del plan especial requerirá que el informe previo al que se refiere el apartado anterior sea favorable. En caso de ser desfavorable, deberán llevarse a cabo las consultas necesarias en orden a llegar a un acuerdo entre Puertos de Galicia y la Administración urbanística para su aprobación definitiva. Si en el plazo de dos meses persistiera el desacuerdo, informará con carácter vinculante al Consejo de la Xunta de Galicia sobre aquellos aspectos de competencia autonómica en materia de puertos.

8. El plazo para la aprobación definitiva por un ayuntamiento del plan especial de ordenación de un puerto será de seis meses, a contar desde el acuerdo de aprobación inicial. Transcurrido dicho plazo sin que se haya procedido a la notificación de la resolución, podrá entenderse aprobado definitivamente el plan, siempre que se hubiera realizado el trámite de información pública y obtenido los informes preceptivos en sentido favorable, en conformidad con la legislación aplicable, o, en su caso, hubieran sido solicitados los informes y hubieran transcurrido los plazos para emitirlos.

9. No se aplicará el silencio administrativo estimatorio cuando los planes contuvieran determinaciones contrarias a la ley, a los planes de superior rango o a los instrumentos de ordenación del territorio de Galicia.

10. La aprobación definitiva de los planes especiales deberá ser notificada a Puertos de Galicia, con los requisitos establecidos en la legislación de procedimiento administrativo y publicada en los diarios oficiales correspondientes.

11. El plan especial incluirá entre sus determinaciones las medidas y previsiones necesarias para garantizar una eficiente explotación del espacio portuario, su desarrollo futuro y su conexión con los sistemas generales de transporte terrestre y el entorno urbano.

Artículo 40. *Relaciones y medidas de coordinación entre la planificación portuaria y los instrumentos de ordenación territorial y de planeamiento urbanístico.*

1. Los planes directores de infraestructuras y los instrumentos de delimitación de espacios y usos de los puertos prevalecerán y serán vinculantes sobre la ordenación urbanística en aspectos relativos a la protección del dominio público portuario, ubicación de infraestructuras, accesos a sistemas de comunicaciones, localización de emplazamientos y distribución de los usos.

2. La aprobación de los planes especiales de ordenación de los puertos implicará, en su caso, la necesidad de revisión o modificación de los instrumentos de planeamiento urbanístico municipal a fin de integrar las determinaciones del planeamiento sectorial portuario en el planeamiento urbanístico municipal.

3. La revisión o modificación de los instrumentos de ordenación urbanística municipal deberá efectuarse por los ayuntamientos con ocasión de la primera revisión o modificación del instrumento de planeamiento urbanístico que tramiten, y, en todo caso, en el plazo máximo de un año desde la aprobación de los instrumentos de planificación portuaria.

4. En los municipios sin planeamiento urbanístico general la aprobación de los instrumentos de planificación portuaria señalados conllevará la obligación de inclusión de

sus determinaciones en los instrumentos de planeamiento urbanístico que se aprueben con posterioridad.

5. Sin perjuicio de que los instrumentos de planeamiento general deban adaptarse a los planes especiales de ordenación de los puertos, estos podrán prever el régimen de ordenación que se aplicará mientras no se produzca la adaptación.

6. Los planes especiales de ordenación de los puertos podrán introducir aquellas modificaciones o matizaciones estrictamente derivadas de la naturaleza y finalidad del plan especial y necesarias para el cumplimiento de sus fines, sin que en ningún caso este pueda sustituir al planeamiento general en su función de instrumento de ordenación integral del territorio.

7. La aprobación, modificación o revisión de los instrumentos de ordenación territorial y de planificación urbanística que incidan directamente sobre los puertos e instalaciones portuarias reguladas en la presente ley requieren el informe a Puertos de Galicia, sin perjuicio de los demás informes que hayan de ser emitidos, en conformidad con la normativa sectorial de aplicación.

8. A efectos de dar cumplimiento al mandato establecido en el apartado anterior, a la vez que el trámite de información pública, se solicitará informe a Puertos de Galicia, el cual habrá de emitirse en un plazo de tres meses y tendrá carácter vinculante en lo que respecta a la ordenación de la zona de servicio de los puertos en los aspectos relacionados con su competencia. Si no se emitiera el informe en este plazo se entenderá favorable.

CAPÍTULO III

Proyectos y obras

Artículo 41. *Ejecución de obras e instalaciones.*

1. Las obras e instalaciones de carácter permanente que se lleven a cabo en el dominio público portuario por la administración pública y los particulares debidamente autorizados por esta deberán adaptarse al plan especial de ordenación portuaria. Para la constatación de este requisito habrán de someterse al informe de la Administración urbanística competente, que se entenderá emitido en sentido favorable si transcurriera un mes desde la recepción de la documentación sin que se haya evacuado expresamente.

2. En ausencia de un plan especial aprobado con carácter definitivo, únicamente podrán realizarse obras de carácter permanente acordes con los usos portuarios y complementarios previstos en el artículo 55. En este caso, el informe de la Administración urbanística versará sobre la acomodación de las obras al ordenamiento urbanístico municipal general vigente y, en última instancia, a las normas urbanísticas generales de aplicación directa.

3. Los proyectos se someterán al procedimiento de evaluación de impacto ambiental cuando así lo exija la legislación específica vigente.

4. Podrán realizarse obras de dragado y de relleno en la zona de servicio de los puertos exclusivamente con materiales de origen terrestre o marítimo que por su naturaleza, disposición final o aislamiento protector no den origen a procesos de contaminación que superen los niveles exigibles por la normativa vigente aplicable a la calidad de las aguas marítimas.

5. Las obras de dragado se ajustarán a lo previsto en la presente ley. Las obras de relleno y las de dragado en el dominio público portuario requerirán la autorización de la entidad pública empresarial Puertos de Galicia.

6. Las obras e instalaciones portuarias acordes con los usos portuarios que realice la Administración portuaria directamente no estarán sometidas a los actos de control preventivo municipal, al constituir obras públicas de interés general portuario.

7. Las restantes obras que no se incluyan dentro de las definidas en el anterior apartado deberán obtener la oportuna licencia municipal, salvo el régimen de comunicación previa.

8. Las obras de interés general portuario que promueva la Administración portuaria no podrán ser suspendidas en ningún caso por las administraciones urbanísticas competentes si se ajustan al planeamiento urbanístico y a las normas de este capítulo.

9. Las obras que se ejecuten sobre el lecho del mar territorial o en las aguas interiores no estarán sometidas a los actos de control preventivo municipal.

Artículo 42. *Construcción de nuevos puertos o instalaciones marítimas.*

1. La construcción de un nuevo puerto o instalación marítima de competencia autonómica exigirá la previa aprobación del proyecto y estudios complementarios por la entidad pública empresarial Puertos de Galicia, quien deberá observar lo establecido en el plan director de infraestructuras, si estuviera el proyecto integrado en el mismo.

2. Dichos proyectos se someterán a evaluación del impacto ambiental cuando ello fuera exigible en aplicación de la legislación específica, así como al informe de las consejerías de la Administración general de la Comunidad Autónoma de Galicia con competencias concurrentes en los puertos.

3. Se recabarán los informes de la Administración general del Estado en cuanto a las materias de su competencia que pudieran verse afectadas.

4. Se solicitará de la Administración general del Estado la oportuna adscripción de dominio público marítimo-terrestre conforme a la legislación aplicable.

5. Con carácter previo a la aprobación de los proyectos, deberá recabarse informe de los ayuntamientos afectados, a fin de que planteen cuantas observaciones consideren convenientes sobre los aspectos de su competencia.

6. A menos que la normativa sectorial de aplicación disponga lo contrario, cualquiera de los informes de la Administración autonómica o de la local se entenderá favorable si transcurrieran dos meses desde la recepción de la documentación sin que se haya evacuado de forma expresa.

Artículo 43. *Utilidad pública y necesidad de ocupación.*

1. La aprobación de los proyectos llevará implícita la declaración de utilidad pública y la necesidad de ocupación de los bienes y de adquisición de los derechos a efectos de la ocupación temporal o expropiación forzosa de los bienes o derechos afectados por el objeto de aquellos. Con esta finalidad, el proyecto comprenderá la relación completa e individualizada de los bienes y derechos que no forman parte del dominio público portuario y que se considera necesario adquirir u ocupar para ejecutarlo, con la descripción material de los mismos.

2. Asimismo, la declaración de utilidad pública y la necesidad de ocupación se referirán también a los bienes y derechos comprendidos en el replanteo del proyecto y en las modificaciones de obras que pudieran aprobarse posteriormente por la autoridad competente, con los mismos requisitos señalados en el apartado anterior.

Artículo 44. *Obras que afectan a la zona de servicio de los puertos.*

1. Las obras de edificación o urbanización que se ejecuten en superficies colindantes con la zona de servicio de un puerto o instalación marítima, que tengan incidencia directa al precisar la ocupación permanente o temporal de superficie incluida en ella, no podrán ser autorizadas por las administraciones públicas competentes sin que se solicitara previamente informe a Puertos de Galicia.

2. Este informe tiene carácter vinculante en lo que se refiere a los aspectos relacionados con la protección del dominio público portuario y la viabilidad de las actividades portuarias, y habrá de ser emitido en el plazo máximo de un mes. El informe se entenderá favorable en el caso de que no se haya emitido en el plazo antes señalado.

3. Cuando la ocupación tenga las circunstancias previstas en el artículo 57.2, se exigirá el otorgamiento de la correspondiente autorización o concesión.

4. Con carácter general, y salvo causa justificada apreciada por Puertos de Galicia, los terrenos colindantes con la zona de servicio de los puertos e instalaciones marítimas deberán contar con acceso rodado y peatonal ajeno a la zona de servicio del puerto o instalación marítima.

CAPÍTULO IV

Del medio ambiente y de la seguridad

Artículo 45. *Desarrollo sostenible.*

1. La actividad portuaria y la ampliación o modificación de los puertos existentes se realizarán conforme a los principios de preservación de los valores culturales, patrimoniales, paisajísticos, medioambientales y etnográficos de los espacios portuarios, adoptando las medidas adecuadas para la protección medioambiental del dominio público portuario.

2. Dentro de la explotación sostenible de los puertos, se promoverán las instalaciones para prestar servicios o realizar actividades que incorporen tecnologías y sistemas sostenibles como energías alternativas, sistemas de eficiencia en los consumos y de tratamiento de residuos.

Artículo 46. *Prevención y lucha contra la contaminación en el dominio público portuario.*

1. Se prohíbe el vertido de efluentes líquidos y el vertido y abandono de residuos en el dominio público portuario. Las emisiones a la atmósfera se realizarán con las limitaciones y controles establecidos en la legislación sectorial.

Quienes hayan realizado, aun accidentalmente, dichos vertidos serán responsables de cuantos costes exija la plena regeneración de las aguas y la posible descontaminación de los suelos que estén dentro de la zona de dominio público portuario, además de las sanciones que procedan. En caso de vertidos no autorizados, Puertos de Galicia ordenará a quienes resulten responsables la recogida y limpieza de los terrenos y aguas afectadas. En caso de incumplimiento, Puertos de Galicia procederá a la ejecución subsidiaria a cargo de las personas responsables, sin perjuicio de las sanciones que pudieran derivarse por el incumplimiento de la normativa medioambiental.

La utilización de materiales naturales procedentes de las excavaciones podrá ser realizada en las condiciones que establezca la normativa medioambiental.

2. Las instalaciones emplazadas en el dominio público portuario en las que se desarrollen cualesquiera tipos de actividades comerciales, industriales o de servicios deberán contar con medios suficientes para la prevención y lucha contra la contaminación accidental, marina, atmosférica y terrestre, y las personas titulares de las concesiones o autorizaciones ejecutarán a su cargo las medidas protectoras y correctoras que resulten necesarias en cada momento, de acuerdo con lo establecido en la normativa de aplicación, en los pliegos reguladores de los servicios portuarios especiales, en los pliegos de condiciones generales para el desarrollo de actividades comerciales, industriales o de otra naturaleza en el ámbito portuario y, en su caso, en las condiciones particulares que se establezcan. La disponibilidad de estos medios será exigida por la entidad pública empresarial Puertos de Galicia.

Dichas instalaciones, cuando lo exija la normativa de aplicación, deberán contar con un plan interior marítimo de contingencias por contaminación marina accidental, el cual será tenido en cuenta por la entidad pública empresarial Puertos de Galicia para la elaboración de su propio plan interior marítimo del puerto.

A efectos de lo previsto en los párrafos anteriores, la persona titular de la correspondiente autorización o concesión deberá permitir la práctica de los controles e inspecciones que realice el órgano administrativo competente.

3. Puertos de Galicia colaborará con las administraciones competentes en la prevención y control de las emergencias por contaminación accidental en la zona de servicio de los puertos que gestione.

4. Todos los vertidos desde tierra al mar requerirán autorización de la administración competente, sin perjuicio de la autorización o concesión de ocupación de dominio público portuario, que, en su caso, otorgará Puertos de Galicia.

5. Lo dispuesto en este artículo procederá sin perjuicio de la aplicación, cuando se dieran los supuestos, de lo establecido en la Ley 26/2007, de 23 de octubre, de responsabilidad medioambiental.

Artículo 47. *Recepción de desechos y residuos procedentes de buques.*

1. Los desechos generados por los buques deberán descargarse a tierra, habiendo de solicitarse a tal efecto el servicio de recepción de desechos generados por buques regulado en la presente ley.

2. Las refinerías de petróleo, factorías químicas y petroquímicas, instalaciones para el almacenamiento y distribución de productos químicos y petroquímicos, instalaciones para el abastecimiento de combustibles líquidos que posean terminales de carga o descarga de hidrocarburos en zonas portuarias, así como los astilleros e instalaciones de reparación naval deberán disponer, en las cercanías de las terminales y muelles, de instalaciones de recogida de residuos petrolíferos y químicos y de aguas de sentinas y de almacenamiento de estos residuos debidamente autorizadas, de instalaciones para la limpieza de aceites, grasas y otros productos contaminantes, además de los medios necesarios para prever y combatir los derrames y para la prevención y lucha contra la contaminación accidental terrestre y marina.

La disponibilidad de estas instalaciones y medios será exigida por Puertos de Galicia para autorizar el funcionamiento de las instalaciones portuarias incluidas en el párrafo anterior, sin menoscabo de las autorizaciones que fueran exigibles por otras administraciones.

3. En el supuesto de buques que no tuvieran como destino alguna de las instalaciones referidas en el apartado anterior, corresponderá a las empresas que efectúen las operaciones de carga o descarga del buque garantizar la recepción de los residuos de carga procedentes de este, si los hubiere, así como de los que se encontrasen en las zonas de tránsito y maniobra, evitando y combatiendo, en su caso, los derrames accidentales.

Artículo 48. *Obras de dragado.*

1. Toda ejecución de obras de dragado o el vertido de productos de dragado en el dominio público portuario sujeto al ámbito de aplicación de esta ley requerirá autorización de Puertos de Galicia sobre la base del correspondiente proyecto, sin perjuicio de otros informes previstos en la legislación vigente.

Conforme a lo dispuesto en la legislación de puertos del Estado y de la marina mercante, cuando las obras de dragado o el vertido de los productos de dragado puedan afectar a la seguridad de la navegación en la zona portuaria, particularmente en los canales de acceso y en las zonas de fondeo y maniobra, se exigirá informe previo y favorable de la Administración marítima. Asimismo, el vertido fuera de las aguas del dominio público portuario de los productos de los dragados deberá ser autorizada por la Administración marítima, contando con el informe previo de las administraciones con competencias concurrentes por razón de la materia o del ámbito.

2. Los proyectos de dragado incluirán un estudio de la gestión de los productos de dragado que tendrá en cuenta las características del material y de las zonas de dragado, vertido o colocación. Se dará prioridad a los usos productivos frente al vertido al mar. El contenido de los estudios se ajustará a lo regulado en la normativa y en la legislación de aplicación en la materia.

3. Cuando el proyecto de dragado se someta, independientemente o junto a otros proyectos, al procedimiento previsto en la legislación sobre evaluación de impacto ambiental, se tendrá en cuenta lo recogido en este artículo respecto de los informes y autorizaciones necesarias, en el curso de dicho procedimiento

Artículo 49. *Planes de emergencia y seguridad.*

1. Puertos de Galicia controlará en el ámbito portuario el cumplimiento de la normativa que afecte a la admisión, manipulación y almacenamiento de mercancías peligrosas y de la normativa que afecte a la protección del medio ambiente, así como a los sistemas de seguridad, incluidos los que se refieran a la protección ante actos antisociales y terroristas, sin perjuicio de las competencias que correspondan a otros órganos de las administraciones públicas, en particular, las que ostenta la Administración general del Estado, la persona titular de la consejería competente en materia de protección civil y gestión de urgencias y la

Agencia Gallega de Emergencias, y de las responsabilidades que en esta materia correspondan a las personas usuarias del puerto.

A los efectos previstos en este número, corresponderá a los titulares de concesiones y autorizaciones el cumplimiento de las obligaciones de coordinación de actividades empresariales en calidad de titulares del centro de trabajo. En los espacios no otorgados en régimen de concesión o autorización, el consignatario que actúe en representación del armador responderá del cumplimiento de las obligaciones de coordinación durante las maniobras de atraque, desatraque y anclaje del buque, y en general durante la estancia del mismo en el puerto, salvo para las operaciones de carga, estiba, desestiba, descarga o transbordo de mercancías o de embarque o desembarque de pasajeros. Si se realizan estas operaciones o las de entrega, recepción, almacenamiento, depósito y transporte horizontal de mercancías en espacios no otorgados en concesión o autorización, responderá del cumplimiento de las obligaciones de coordinación la empresa prestadora del servicio correspondiente.

2. A efectos de lo establecido en el apartado 1, Puertos de Galicia elaborará planes de emergencia interior de acuerdo con lo previsto en la legislación vigente aplicable en esta materia.

Asimismo, Puertos de Galicia elaborará, en la medida y dentro del ámbito al que esté obligado por aplicación de la normativa sectorial dictada sobre el particular, planes relativos a la protección de buques, pasajeros y pasajeras y mercancías contra actos antisociales y terroristas que eventualmente pudieran producirse en la zona de servicio de los puertos que gestione.

TÍTULO III

Del dominio público portuario

CAPÍTULO I

Naturaleza, extensión y usos del dominio público portuario

Sección 1.ª Extensión y régimen jurídico

Artículo 50. *Régimen jurídico y determinación del dominio público portuario.*

1. Constituye el dominio público portuario de competencia de la Comunidad Autónoma de Galicia los puertos e instalaciones marítimas sujetos al ámbito de aplicación de la presente ley, que se regula por las disposiciones de esta, las disposiciones de la normativa estatal que resulten de aplicación y las disposiciones que figuren en las normas reglamentarias de desarrollo.

2. Las ampliaciones de los puertos e instalaciones de competencia de la Comunidad Autónoma de Galicia tendrán el mismo régimen jurídico que el puerto o instalación original, atendiendo a la naturaleza y título de los bienes que sustentan dicha ampliación.

3. Pertenecen al dominio público portuario de competencia autonómica:

a) Los terrenos, obras e instalaciones portuarias fijas afectadas al servicio de los puertos de competencia autonómica.

b) Los terrenos e instalaciones adquiridos por la Administración general de la Comunidad Autónoma de Galicia o por Puertos de Galicia, o por particulares, cuando sean debidamente afectados al servicio de los puertos, y los terrenos e instalaciones que la consejería competente en materia de patrimonio afecte al servicio de los puertos, según el procedimiento previsto en la legislación de patrimonio de la Comunidad Autónoma.

c) Las obras que la Comunidad Autónoma de Galicia realice sobre el dominio público portuario.

d) Las obras construidas y los terrenos incorporados por las personas titulares de una concesión de dominio público portuario cuando reviertan a Puertos de Galicia, una vez extinguida esta de acuerdo con lo establecido en el título de otorgamiento.

e) Las obras e instalaciones de ayudas a la navegación marítima que se encuentren situadas en zonas de servicio de los puertos o de las instalaciones marítimas de competencia de la Comunidad Autónoma.

f) Los espacios de agua incluidos en la zona de servicio de los puertos de competencia autonómica.

Artículo 51. *Adscripción de espacios del dominio público marítimo-terrestre a la Comunidad Autónoma.*

En los términos previstos en la legislación estatal, la Administración del Estado realizará la adscripción de bienes del dominio público marítimo-terrestre a la Comunidad Autónoma necesarios para la construcción de nuevos puertos de titularidad autonómica o para la ampliación o modificación de los existentes. La porción de dominio público adscrita conservará tal calificación jurídica, correspondiendo a la Comunidad Autónoma la utilización y gestión de la misma, en los términos previstos por dicha legislación.

Sección 2.ª Zona de servicio y usos portuarios

Artículo 52. *Delimitación de la utilización de los espacios y usos portuarios.*

1. En los puertos e instalaciones marítimas de competencia de la Comunidad Autónoma de Galicia se delimitará una zona de servicio portuaria que estará integrada por los espacios de tierra y agua necesarios para la ejecución de las actividades propias de los puertos e instalaciones marítimas, los espacios destinados a usos complementarios o no estrictamente portuarios y los espacios de reserva que garanticen la posibilidad de desarrollo o ampliación de la actividad portuaria. La delimitación se efectuará a través de la delimitación de los espacios y usos portuarios.

2. La superficie de agua incluida en la zona de servicio comprenderá las áreas de agua donde se realicen las operaciones de carga, descarga y trasbordo de mercancías, embarque y desembarque de pasajeros y pasajeras, construcción y reparación de buques, atraque y reviro, los canales de acceso y las zonas de fondeo, incluyendo los márgenes necesarios para la seguridad marítima, practicaje y avituallamiento de los buques. También comprenderá los espacios de reserva necesarios para la ampliación del puerto.

El espacio de agua se subdividirá en dos zonas:

a) Zona I o interior de las aguas portuarias, que abarcará los espacios de agua incluidos dentro de los diques de abrigo y las zonas necesarias para maniobras de atraque y reviro, donde no existan estos.

b) Zona II o exterior de las aguas portuarias, que comprenderá el resto de las aguas incluidas en la zona de servicio.

3. La consejería competente en materia de puertos, a propuesta de Puertos de Galicia, aprobará la delimitación de los espacios y usos portuarios de cada puerto e instalación marítima, en la cual se delimitará la zona de servicio correspondiente y que incluirá los usos previstos para cada una de las diferentes zonas del puerto o instalación, así como la justificación de la necesidad o conveniencia de tales usos. La delimitación de los espacios y usos portuarios podrá ser aprobada para un solo puerto o para un conjunto de puertos, aunque estén emplazados en diferentes términos municipales, cuando razones geográficas, económicas, técnicas u organizativas así lo aconsejasen a criterio de Puertos de Galicia.

4. La entidad pública empresarial Puertos de Galicia redactará y planteará la propuesta de delimitación de los espacios y usos portuarios de cada puerto, y recabará informes sobre las materias de su competencia al ayuntamiento o ayuntamientos afectados en razón de su emplazamiento y a las administraciones con competencias sectoriales en el ámbito portuario que resultasen afectadas.

En el supuesto de que la delimitación de los espacios y usos portuarios incluyera espacios del dominio público marítimo-terrestre que aún no hayan sido adscritos a la Comunidad Autónoma, se solicitarán los informes previstos en la legislación estatal que regula el procedimiento de adscripción.

5. Simultáneamente a la solicitud de los informes precedentes, Puertos de Galicia someterá a información pública la delimitación elaborada por un plazo de dos meses, durante el cual las personas interesadas podrán formular alegaciones.

6. Concluidos los trámites de informes y de información pública, Puertos de Galicia dará respuesta razonada a las alegaciones presentadas y procederá, en su caso, a efectuar las modificaciones de la delimitación que fueran oportunas.

7. La propuesta de delimitación de los espacios y usos portuarios de cada puerto se remitirá por Puertos de Galicia a la consejería competente en materia de puertos para su aprobación. En esta propuesta se incluirá un estudio motivado sobre las razones de la aceptación o el rechazo de las consideraciones recogidas durante la fase de información pública y de informes.

8. La aprobación de la delimitación de los espacios y usos portuarios de cada puerto llevará implícita la declaración de utilidad pública a efectos de expropiación de los bienes y derechos y de rescate o revisión de las concesiones que requiera la actuación portuaria en el ámbito de la delimitación, así como la afectación al uso portuario de los bienes patrimoniales y demaniales públicos incluidos en la zona de servicio que sean de interés para el puerto de acuerdo con lo previsto en la legislación aplicable.

Asimismo, la aprobación de la delimitación habilitará para la revocación sin indemnización de las autorizaciones que resultasen incompatibles con la misma, o bien para acordar su adaptación a ella.

Artículo 53. *Modificación de la delimitación de los espacios y usos portuarios de cada puerto.*

1. Las modificaciones de la delimitación de los espacios y usos portuarios que sean sustanciales se someterán al mismo procedimiento de aprobación que se determina en el artículo anterior. Si la modificación no tiene carácter sustancial será aprobada por la consejería competente en materia de puertos, a propuesta de Puertos de Galicia, previa apertura de un trámite de información pública por un plazo de quince días y de informe de la Administración urbanística, así como de la Administración general del Estado, si afectase a sus competencias.

Se entenderá por modificación no sustancial:

a) Aquella producida por razones de explotación portuaria que no suponga alteración significativa de las superficies asignadas a cada uso.

b) Aquella que no implique una alteración significativa de la delimitación interna de las zonas en las que se divide el puerto, a efectos de la asignación de los usos previstos en la presente ley.

c) La ampliación dentro de la zona de servicio de infraestructuras y otras instalaciones portuarias que resulten complementarias de las ya existentes y que no supongan una alteración significativa de las superficies asignadas a cada uso.

2. Tendrán la consideración de alteración significativa aquellas que supongan una variación aislada o acumulada superior al quince por ciento de la superficie atribuida a un determinado uso, salvo aquellas modificaciones que afecten a usos no específicamente portuarios, que tendrán en todo caso carácter de alteraciones significativas.

3. Aprobada la modificación de la delimitación de los espacios y usos portuarios, se publicará en el *Diario Oficial de Galicia* el texto íntegro del acuerdo de aprobación.

Artículo 54. *Efectos de la delimitación de los espacios y usos portuarios sobre concesiones y autorizaciones.*

1. Las concesiones y autorizaciones en el dominio público portuario que resulten incompatibles con las determinaciones de la delimitación de los espacios y usos portuarios vigente deberán adaptarse a la misma. A tal efecto, deberá procederse a la revisión de sus condiciones en aquellos extremos que fuera preciso o, en su caso, al rescate de la concesión según lo establecido en la presente ley.

2. En tanto no se proceda a la revisión de las condiciones de los títulos demaniales afectados o, en su caso, a su rescate, estos seguirán sujetos a las condiciones de otorgamiento sin que pueda concederse prórroga del plazo de duración, ni autorizar

modificaciones o transmisiones de su titularidad hasta que se diera cumplimiento a lo estipulado en el apartado anterior.

Artículo 55. *Actividades, instalaciones y construcciones permitidas.*

1. En la zona de servicio portuaria solo se podrán llevar a cabo actividades, instalaciones y construcciones acordes con los usos portuarios y de señalización marítima, conforme a lo establecido en la presente ley, en la normativa estatal de aplicación y en las normas que la desarrollen.

2. A tal efecto, tienen la consideración de usos portuarios los siguientes:

a) El uso de infraestructura básica asignado a diques y caminos.

b) Los usos comerciales, entre los cuales figuran los relacionados con el intercambio entre modos de transporte, los relativos al desarrollo de servicios portuarios y otras actividades portuarias comerciales.

c) Los usos pesqueros, incluidos los referidos a la pesca, el marisqueo y la acuicultura.

d) Los usos náutico-deportivos.

e) Los usos complementarios o auxiliares de los anteriores, incluidos los relativos a actividades logísticas y de almacenaje, los relativos a la cadena mar-industria alimentaria y los que correspondan a empresas industriales o comerciales que justifiquen el emplazamiento en el puerto por su relación con el tráfico portuario, el volumen de los tráficos marítimos que generan o los servicios que prestan a las personas usuarias del puerto.

f) Los usos necesarios para llevar a cabo el transporte de las personas usuarias del transporte marítimo, competencia de la Comunidad Autónoma.

g) Los usos vinculados a la interacción puerto-ciudad, que cumplan la doble función de integrar el ámbito portuario en el ayuntamiento y la participación de la comunidad en el desarrollo portuario, a través de la implantación de usos y actividades que, sin alterar el desarrollo del puerto y las operaciones de tráfico portuario, mejoren la calidad de vida de la ciudadanía, entre ellos, la prestación de servicios sanitarios, asistenciales, docentes, culturales y deportivos, así como los destinados a la mejora de la conectividad del puerto con el entorno urbano.

3. La gestión de los espacios portuarios vinculados a la interacción puerto-ciudad se regulará mediante fórmulas de colaboración interadministrativa, que deberán incluir, al menos, las competencias y financiación en materia de conservación y mantenimiento de espacios y servicios, el régimen de la responsabilidad derivada de acontecimientos ocurridos en el espacio o en relación con la prestación del servicio, y cualesquiera otras cuestiones que se consideren necesarias para facilitar la gestión eficaz de las administraciones implicadas y de los usuarios de los servicios.

4. En los terrenos de la zona de servicio portuaria que no reúnan las características naturales de bienes de dominio público marítimo-terrestre definidos en el artículo 3 de la Ley 22/1988, de 28 de julio, de costas, podrán admitirse otros usos no estrictamente portuarios, tales como equipamientos culturales, recreativos, certámenes feriales, exposiciones y otras actividades comerciales e industriales no portuarias, siempre que resulten compatibles con los usos antes definidos, no se perjudique globalmente el desarrollo futuro del puerto y las operaciones de tráfico portuario y se ajusten a lo establecido en el plan urbanístico en vigor, así como a lo previsto en la normativa de costas en materia de protección del dominio público marítimo-terrestre adscrito.

Artículo 56. *Régimen de prohibiciones.*

1. Están prohibidas aquellas ocupaciones y utilizaciones del dominio público portuario que se destinen a edificaciones para residencia o habitación, a tendido aéreo de líneas eléctricas de alta tensión y a publicidad a través de carteles o vallas, medios acústicos o audiovisuales. Se permitirá la publicidad en los términos establecidos en la legislación reguladora de costas.

2. Conforme a la normativa de costas, excepcionalmente, y por razones de utilidad pública debidamente acreditadas, la consejería competente en materia de puertos, previa propuesta de Puertos de Galicia, podrá solicitar del Consejo de Ministros que levante la prohibición de instalaciones hoteleras en los espacios de dominio público portuario

destinados a usos complementarios, debiendo tales usos hoteleros acomodarse al plan especial de ordenación del puerto. Las citadas instalaciones no podrán ubicarse en los primeros 20 metros medidos tierra adentro a partir del límite interior de la ribera del mar o del acantilado del muelle.

3. Conforme a la normativa de costas, cuando se aprecien circunstancias excepcionales y de utilidad pública, la consejería competente en materia de puertos, previa propuesta de Puertos de Galicia, podrá solicitar de los órganos de la Administración general del Estado que ostenten las competencias sobre la materia autorización para el tendido aéreo de líneas eléctricas de alta tensión.

4. Puertos de Galicia podrá autorizar la publicidad exterior para actividades deportivas, sociales y culturales que ocasionalmente se desarrollen en el dominio público portuario en los términos previstos en la normativa en materia de costas.

5. Salvo que medie la autorización prevista en el artículo 30.b), queda prohibido el desarrollo de actividades marisqueras y pesqueras en las aguas interiores del puerto constitutivas de la zona I.

CAPÍTULO II

Utilización del dominio público portuario

Sección 1.ª Disposiciones generales

Artículo 57. *Utilización del dominio público portuario.*

1. La utilización del dominio público portuario se regirá por lo establecido en la presente ley, en su normativa de desarrollo y en la normativa estatal que resulte de aplicación, y estará basada en el principio de desarrollo sostenible y respeto a la normativa medioambiental.

2. La utilización del dominio público portuario para usos que tengan especiales circunstancias de exclusividad, intensidad, peligro o rentabilidad exigirá el otorgamiento de la correspondiente autorización o concesión.

3. Toda utilización del dominio público portuario deberá ser compatible con la planificación existente y congruente con los usos y fines propios del mismo. Puertos de Galicia conserva en todo momento las facultades de control y de policía a fin de garantizar el uso adecuado del dominio público portuario.

A estos efectos, la persona titular de una autorización o concesión de ocupación demanial o de una autorización para el desempeño de actividades comerciales, industriales o de servicios queda obligada a informar de las incidencias que se produzcan y a cumplir las instrucciones que dicte Puertos de Galicia.

4. Las autorizaciones y concesiones otorgadas al amparo de la presente ley no eximen a las personas titulares de las mismas de obtener los permisos, licencias y demás autorizaciones exigidos por otras disposiciones legales. No obstante, la obtención de estos con anterioridad a la del título administrativo exigible conforme a esta ley no presupondrá, en modo alguno, la obtención de este último, y su eficacia quedará demorada hasta el otorgamiento del título en cuestión.

5. Cuando algún órgano de la Administración general de la Comunidad Autónoma de Galicia o cualquier organismo o entidad vinculada o dependiente de la misma requiera la utilización del dominio público portuario, solicitará de Puertos de Galicia los bienes de dominio público necesarios, quien autorizará dicha utilización siempre que sea compatible con la normal explotación del puerto y durante el tiempo que sea preciso, debiendo suscribir el correspondiente convenio, en el cual se establecerán las condiciones de la utilización, incluyendo las tasas que, en su caso, procedan y los costes que debe asumir aquel.

Cuando sea precisa la utilización del dominio público portuario por algún órgano de la Administración general del Estado, las entidades que integran la Administración local o cualquier organismo o entidad dependiente de cualquiera de ellas para su dedicación a un uso o servicio de su competencia, se procederá de acuerdo con lo establecido en el párrafo anterior.

Sección 2.ª Autorizaciones

Artículo 58. *Clases de autorizaciones.*

Estarán sujetas a autorización de la entidad pública empresarial Puertos de Galicia:

a) La utilización de las instalaciones portuarias por los buques, el pasaje y las mercancías, la prestación de servicios portuarios y el ejercicio de actividades comerciales, industriales o de otra naturaleza en el ámbito portuario, que se regirá por lo establecido en la presente ley, en la legislación de tasas, precios y exacciones reguladoras de la Comunidad Autónoma, en el Reglamento de explotación y policía y, en su caso, en las ordenanzas portuarias.

b) La ocupación del dominio público portuario con bienes muebles o instalaciones desmontables, o sin ellos, por un plazo no superior a cuatro años, que se otorgará de acuerdo con lo dispuesto en esta sección.

Artículo 59. *Ámbito de aplicación de las autorizaciones de ocupación del dominio público portuario.*

1. La ocupación del dominio público portuario por plazo no superior a cuatro años, incluidas las prórrogas, con bienes muebles o instalaciones desmontables, o sin ellos, estará sujeta a autorización.

2. Las autorizaciones se otorgan a título de precario, con sujeción al correspondiente pliego de condiciones generales que se apruebe por Puertos de Galicia y a las condiciones particulares que, en su caso, se establezcan.

3. Las autorizaciones solo podrán otorgarse para instalaciones, usos y actividades permitidas en el dominio público portuario y que se adapten a las determinaciones establecidas en el plan especial de ordenación del puerto o, en su defecto, en la delimitación de los espacios y usos portuarios.

4. Las autorizaciones se otorgarán con carácter personal e intransferible *inter vivos*, salvo las de ocupación de dominio público que constituyan soporte de una autorización de vertidos de tierra al mar.

Artículo 60. *Iniciación del procedimiento de otorgamiento.*

El procedimiento para el otorgamiento de las autorizaciones previstas en esta sección podrá iniciarse a solicitud de la persona interesada o mediante la convocatoria del concurso en régimen de concurrencia. Siempre que por cualquier causa se encontrase limitado el número de autorizaciones, se acudirá a la convocatoria de un concurso al efecto.

Artículo 61. *Requisitos de la solicitud.*

1. Para que Puertos de Galicia resuelva sobre el otorgamiento de una autorización de ocupación del dominio público portuario, la persona interesada deberá formular una solicitud acompañada de la siguiente documentación:

a) Los documentos que acrediten la personalidad y representación de la persona solicitante o, en su caso, de las partícipes en la comunidad o entidad sin personalidad jurídica.

b) La descripción detallada de la actividad a desarrollar, incluido un estudio económico-financiero de la misma, y los datos relativos a la prevención de riesgos exigible para la actividad de que se trata.

c) En su caso, la memoria técnica de los bienes o instalaciones objeto de la autorización, con planos detallados de sus características.

d) La definición de la extensión de la zona de dominio público portuario que se solicita ocupar, indicando, en su caso, el emplazamiento de los bienes e instalaciones a ejecutar. Se incluirán los planos de conjunto y de detalle necesarios para la determinación precisa de estos extremos.

e) El plazo de ocupación pretendido.

f) Los justificantes que acrediten que se encuentra al corriente en el cumplimiento de las obligaciones tributarias y de la Seguridad Social.

Se considera que la persona interesada se encuentra al corriente de las obligaciones tributarias y con la Seguridad Social cuando concurran las circunstancias previstas en la legislación básica de contratos del sector público.

g) Adicionalmente, Puertos de Galicia podrá solicitar cualquier otro documento o justificación que considere necesario para resolver fundadamente sobre la solicitud presentada. En aplicación del artículo 28.2 de la Ley 39/2015, de 1 de octubre, del procedimiento administrativo común de las administraciones públicas, las personas interesadas no tendrán la obligación de aportar documentos elaborados o que ya obren en poder de la administración.

2. En ningún caso podrán ser titulares de autorizaciones las personas en quienes concurra alguna de las prohibiciones de contratar previstas en la legislación básica de contratos del sector público.

Cuando posteriormente al otorgamiento de la autorización la persona titular incurra en alguna de las prohibiciones de contratar se producirá la extinción de la autorización.

3. No se admitirán las solicitudes que se opongan de manera notoria a lo dispuesto en el plan director de infraestructuras, en el plan especial de ordenación del puerto, en la delimitación de los espacios y usos portuarios o en la normativa vigente, las cuales se archivarán en el plazo máximo de dos meses sin más trámite que la audiencia previa a la persona solicitante.

4. Si la solicitud no reuniera los requisitos exigidos y estos fueran susceptibles de subsanación, se procederá para ello en la forma prevista en la normativa reguladora del procedimiento administrativo común.

Artículo 62. *Procedimiento de otorgamiento.*

1. Puertos de Galicia examinará la documentación presentada y determinará su adecuación y viabilidad.

2. Se recabarán informes de otras administraciones y organismos cuando estos fueran preceptivos o cuando se estime conveniente.

3. Previo informe de los servicios técnicos competentes y audiencia de la persona interesada cuando proceda, corresponde a la persona titular de la Dirección de Puertos de Galicia, en el caso de las autorizaciones con un plazo de vigencia superior a dos años, y a la persona titular de la Presidencia de Puertos de Galicia, en los restantes casos, el otorgamiento o denegación de la autorización, con carácter discrecional y sin perjuicio de la oportuna motivación consistente en una ponderación de la idoneidad de la solicitud.

4. El plazo máximo para resolver el expediente será de tres meses. Transcurrido este sin que se haya dictado y notificado resolución expresa, la correspondiente solicitud se entenderá desestimada.

Artículo 63. *Concursos.*

1. Puertos de Galicia podrá convocar concursos para el otorgamiento de autorizaciones de ocupación del dominio público portuario. Siempre que por cualquiera causa se encontrase limitado el número de autorizaciones, la convocatoria de concursos para el otorgamiento de autorizaciones será preceptiva.

2. Puertos de Galicia aprobará el pliego de bases que regirá el concurso, el cual fijará los requisitos de participación, los criterios de adjudicación y la ponderación de los mismos, así como el pliego de condiciones por las que se regirá la autorización.

3. La convocatoria del concurso se publicará en el *Diario Oficial de Galicia*, pudiéndose presentar a él ofertas en el plazo establecido, que no puede ser inferior a veinte días naturales. Estas ofertas serán abiertas en acto público a tenor de lo establecido en el pliego de bases del concurso.

4. El concurso será resuelto por el órgano competente para el otorgamiento de la autorización.

5. La oferta seleccionada deberá someterse a la tramitación prevista en el artículo anterior para el otorgamiento de la correspondiente autorización.

Artículo 64. *Condiciones de otorgamiento.*

La autorización deberá contener, al menos, las siguientes condiciones:

a) El objeto de la autorización.
b) Las instalaciones autorizadas y el plazo de ejecución de las mismas.
c) El plazo de la autorización.
d) La extensión y zona de dominio público cuya ocupación se autoriza.
e) Las condiciones de protección del medio ambiente y de prevención de riesgos que, en su caso, procedan.
f) En su caso, las condiciones especiales que deban establecerse en las autorizaciones que se otorguen en los espacios afectos a las ayudas a la navegación, entre las cuales habrán de figurar, al menos, aquellas que garanticen la eficacia del servicio, los accesos y las medidas de seguridad.
g) En su caso, el balizamiento marítimo que deba establecerse.
h) Las tasas por la ocupación del dominio público portuario.
i) En su caso, las garantías a constituir de acuerdo con lo previsto en el artículo 85.
j) Las causas de caducidad conforme a lo previsto en la presente ley.
k) Otras condiciones que sean pertinentes.

Artículo 65. *Prórroga de las autorizaciones.*

1. Las autorizaciones que se otorguen por un plazo inferior a cuatro años podrán ser expresamente prorrogadas, a menos que en el propio título se prevea expresamente lo contrario, siempre que se cumplan los siguientes requisitos:

a) Que la suma del plazo inicial unido al de la prórroga o prórrogas no exceda del plazo máximo de cuatro años.
b) Que la persona titular esté al corriente en el cumplimiento de la totalidad de las obligaciones derivadas de la autorización.

2. El otorgamiento o denegación de la prórroga corresponderá a la persona titular de la Presidencia de Puertos de Galicia.

Sección 3.ª Concesiones

Artículo 66. *Ámbito de aplicación.*

1. La ocupación de bienes de dominio público portuario con obras o instalaciones no desmontables o usos por plazo superior a cuatro años estará sujeta a previa concesión otorgada por la entidad pública empresarial Puertos de Galicia.
2. Las concesiones solo podrán otorgarse para obras, instalaciones o usos que no sean incompatibles con los usos portuarios y que no se opongan a las determinaciones establecidas en el plan especial de ordenación o, en su defecto, en la delimitación de los espacios y usos portuarios, y, en su caso, en el plan director de infraestructuras, y se someterán al correspondiente pliego de condiciones generales para el otorgamiento de concesiones demaniales que apruebe Puertos de Galicia y a las condiciones particulares que, en su caso, se establezcan.
3. Toda concesión se entiende otorgada sin perjuicio de terceros y dejando a salvo los derechos preexistentes.
4. Para el otorgamiento de una concesión será preciso que Puertos de Galicia tenga a su disposición los terrenos y espacios de agua objeto de la misma, salvo en aquellos supuestos en los que, próxima la fecha de extinción de una concesión, se tramite el otorgamiento de una nueva sobre los mismos terrenos y espacios de agua, o cuando sea precisa la ejecución de obras por Puertos de Galicia u otra administración previa a la puesta a disposición. En estos supuestos, el término inicial de la concesión coincidirá con la fecha efectiva de puesta a disposición de los terrenos. No obstante, salvo causa justificada, no podrán transcurrir más de dos años desde el acuerdo de otorgamiento de la concesión hasta la efectiva puesta a disposición de los terrenos.
5. Las concesiones de ocupación demanial que sean soporte para el ejercicio de actividades comerciales, industriales y de servicios incorporarán en su título, además de las

condiciones relativas a la ocupación de dominio público portuario, las relativas a la actividad comercial, industrial o de prestación del servicio. En este caso, ambas relaciones serán objeto de un expediente único y su eficacia quedará vinculada recíprocamente.

Artículo 67. *Plazo de las concesiones.*

1. El plazo de las concesiones será el que se determine en el título correspondiente y no podrá ser superior a cincuenta años. En conformidad con la normativa estatal en materia de costas, en todo caso, el plazo de las concesiones que se otorguen en los bienes adscritos, incluidas las prórrogas, no podrá ser superior al plazo máximo de vigencia establecido en la legislación estatal para las concesiones sobre dominio público portuario en los puertos de interés general y estará condicionado al mantenimiento de la adscripción.

Para su fijación se tendrán en cuenta, entre otros, los criterios siguientes:

a) La vinculación del objeto de la concesión a la actividad portuaria.
b) La disponibilidad de espacio de dominio público portuario.
c) El volumen de la inversión a amortizar y el estudio económico-financiero.
d) El plazo de ejecución de las obras contenidas en el proyecto.
e) La adecuación de la concesión a la planificación y gestión portuarias.
f) El interés estratégico para el incremento de la actividad que genere para el puerto.
g) La vida útil de la inversión a realizar por el concesionario.

Estos criterios podrán desarrollarse y concretarse, en el caso de determinados tipos de usos, mediante normas reglamentarias.

2. El vencimiento del plazo de las concesiones será improrrogable, salvo en los supuestos siguientes:

a) Cuando en el título de otorgamiento se prevea expresamente la posibilidad de una o varias prórrogas, caso este en que, a petición de la persona titular y a juicio de Puertos de Galicia, podrá ser prorrogado, sin que el plazo inicial unido al de las prórrogas pueda superar el plazo máximo de cincuenta años.

La suma de los plazos de las prórrogas no podrá ser superior a la mitad del plazo inicial.

b) El plazo de vencimiento podrá ser prorrogado, igualmente, aunque en el título de otorgamiento no se contemple la posibilidad de prórroga, o aunque estuviera ya agotada, cuando el concesionario lleve a cabo una inversión relevante, no prevista inicialmente en la concesión, que, a juicio de Puertos de Galicia, sea de interés para la explotación portuaria con el fin de mejorar la productividad, la eficiencia energética o la calidad ambiental de las operaciones portuarias o suponga la introducción de nuevas tecnologías o procesos que incrementen la competitividad y, en todo caso, sea superior al diez por ciento del valor actualizado de la inversión inicialmente prevista en el título concesional.

La inversión relevante podrá ser realizada, en su caso, en la concesión modificada por ampliación de su superficie siempre que formen una unidad de explotación.

c) Excepcionalmente, Puertos de Galicia podrá autorizar prórrogas no previstas en el título concesional que, unidas a las anteriormente otorgadas y al plazo inicial, superen en total el plazo de cincuenta años o cuando, no superando este plazo, la suma de las prórrogas ya otorgadas supere una vez y media el plazo inicial, en aquellas concesiones que sean de interés estratégico o relevante para el puerto o para el desarrollo económico de su zona de influencia, o que supongan el mantenimiento en el puerto de la competencia en el mercado de los servicios portuarios, cuando la persona o entidad concesionaria se comprometa a llevar a cabo:

1.ª Una nueva inversión adicional que suponga una mejora de la eficacia global y de la competitividad de la actividad desarrollada, en los términos señalados en la letra b) anterior.

2.ª Una contribución económica, que no tendrá naturaleza tributaria. Esta contribución económica estará destinada a la financiación de alguno de los siguientes supuestos, para mejorar la posición competitiva de los puertos en su área de influencia:

– Construcción y mejora de infraestructuras portuarias básicas, consistentes en obras de abrigo, dragado, obras de atraque, explanadas o viarios de uso general.

– Construcción o mejora de infraestructuras e instalaciones básicas para el suministro de combustibles alternativos o de electricidad a los buques durante su estancia en el puerto.

– Actuaciones que mejoren la posición competitiva, la seguridad, la capacidad o la accesibilidad marítima o terrestre de los puertos.

3.ª Una combinación de las prestaciones fijadas en los apartados c 1.ª y c 2.ª

En los tres supuestos, el importe de la prestación económica deberá ser superior al cincuenta por ciento del valor actualizado de la inversión inicial prevista en el título concesional, sin incluir las inversiones comprometidas en reposición, e, igualmente, ser superior a 500.000 euros en base imponible.

En el supuesto de comprometerse una contribución económica, se incluirá esta obligación en la concesión modificada y deberá satisfacerse en su totalidad en el plazo máximo de seis meses desde el otorgamiento de la prórroga extraordinaria de la concesión, y, en todo caso, antes de la entrada en vigor de la prórroga, si esta tuviese lugar en un plazo inferior a seis meses.

En el supuesto de inversiones adicionales, estas deberán estar ejecutadas en el plazo máximo de cuatro años desde el otorgamiento de la prórroga.

En caso de que la inversión adicional o la contribución económica comprometida no se satisfagan en plazo en su totalidad, no adquirirá eficacia la prórroga otorgada y se extinguirá la concesión por la finalización de su plazo.

3. Las concesiones administrativas que no se adapten a la delimitación de los espacios y usos portuarios no serán prorrogables, y se extinguirán cuando finalice el plazo inicial previsto en el título o, en su caso, el de la prórroga que estuviera iniciada en el momento de declararse su falta de adaptación a esa delimitación.

4. En aquellos casos en los que exista una vinculación recíproca entre la concesión de ocupación y la autorización de actividad comercial, industrial o de prestación de servicio, el vencimiento del plazo de la concesión de ocupación demanial deberá coincidir con el de la autorización de actividad o servicio.

5. El otorgamiento de prórroga podrá determinar la modificación de las condiciones de la concesión administrativa, en particular con la adaptación de las tasas a la normativa vigente, que deberán ser expresamente aceptadas por el concesionario con anterioridad a la resolución de otorgamiento de la prórroga, si bien no implicará la reversión de las instalaciones y de la superficie ocupada por la concesión.

6. En las concesiones que se prorroguen por la vía de los supuestos previstos en el apartado 2, letras b) y c), será precisa la aceptación expresa de la persona o entidad concesionaria con anterioridad a la resolución de otorgamiento de la prórroga, que determinará la modificación sustancial de la concesión y de las condiciones de esta, incluyéndose, entre otras cláusulas, los nuevos compromisos adquiridos, el plazo máximo de su ejecución, así como el de la caducidad de la concesión en caso de incumplimiento de las condiciones establecidas para el otorgamiento de la prórroga y aquellas otras que estime necesarias la Administración portuaria en aplicación de la legislación vigente.

7. El plazo de la prórroga prevista en el apartado 2.b) se fijará teniendo en consideración el importe de la inversión relevante en relación con los criterios establecidos en el apartado 1 de este artículo.

Cada prórroga que se otorgue en este supuesto no podrá ser superior a la mitad del plazo inicial y la suma de los plazos de estas no podrá ser superior a una vez y media el plazo inicial de la concesión.

El plazo inicial unido al de las prórrogas no podrá exceder de cincuenta años.

8. El plazo de prórroga extraordinaria recogida en el apartado 2.c) se fijará ponderando los criterios establecidos en el apartado 1 de este artículo y según los siguientes intervalos en función de la contribución económica o la inversión comprometidas, o la suma de ambas:

Compromiso económico (base imponible)	Incremento de plazo
Mayor de 500.000 € y menor o igual a 1 M€	Hasta diez años
Mayor de 1 M€ y menor o igual a 2 M€	Hasta veinte años
Mayor de 2 M€	Hasta veinticinco años

En ningún caso el plazo total de la concesión unido al de la suma de sus prórrogas podrá superar los setenta y cinco años.

9. Para el otorgamiento de las prórrogas previstas en el apartado 2 de este artículo será necesario que haya transcurrido, por lo menos, una tercera parte del plazo de la concesión inicial, y que la persona o entidad concesionaria se encuentre al corriente del cumplimiento de las obligaciones derivadas de la concesión.

Las prórrogas otorgadas en aplicación de las previsiones del apartado 2 de este artículo no podrán ser superiores a la mitad del plazo máximo de vigencia establecido en la legislación estatal para las concesiones sobre dominio público portuario en los puertos de interés general.

10. En los supuestos de las prórrogas no previstas en el título de otorgamiento, las personas o entidades titulares de la concesión deberán presentar una solicitud en la que, además de identificar aquella concesión respecto de la cual se formula la petición de prórroga, indicarán el plazo y la inversión o aportación económica que comprometen como presupuesto condicionante del otorgamiento de la prórroga.

Igualmente, deberá incorporarse la justificación de que las actuaciones comprometidas cumplen los requisitos establecidos en el apartado 2, letras b) y c), desglosando cada una de ellas e indicando la tipología de la actuación a que pertenece, el presupuesto y el plazo comprometido de ejecución.

La referida solicitud deberá ir acompañada de la documentación indicada en el artículo 69.1, y se tramitará conforme a lo indicado en el artículo 73.

La solicitud deberá presentarse, en todo caso, con doce meses de antelación al vencimiento de la concesión.

Artículo 68. *Iniciación del procedimiento de otorgamiento de concesiones.*

1. El procedimiento de otorgamiento de una concesión podrá iniciarse a solicitud de la persona interesada, incluyendo un trámite de competencia de proyectos, o por concurso convocado al efecto por la entidad pública empresarial Puertos de Galicia.

2. No obstante lo previsto en el apartado anterior, Puertos de Galicia podrá acordar el otorgamiento directo de concesiones a una persona solicitante en los supuestos siguientes:

a) Cuando quien la solicita sea un órgano o entidad de cualquier administración pública para el cumplimiento de los fines de su competencia, siempre que se trate de usos o actividades que, por su relación directa con la actividad portuaria, hayan de desarrollarse necesariamente dentro de dicho espacio.

b) Cuando fuera declarado desierto el concurso convocado para el otorgamiento de una concesión, o este hubiera resultado fallido a consecuencia del incumplimiento de las obligaciones previas a la formalización del otorgamiento por parte de la persona adjudicataria, siempre que no haya transcurrido más de un año desde la fecha de su celebración, el objeto concesional sea el mismo y las condiciones de otorgamiento no sean inferiores a las anunciadas para el concurso o de aquellas en las que se hubiera producido la adjudicación. En caso de que el concurso hubiera resultado fallido, cuando exista más de un licitador en el concurso que cumpla las condiciones de otorgamiento, la concesión se otorgará a la oferta que resulte más favorable de entre las restantes, de acuerdo con lo dispuesto en el pliego de bases del concurso. En caso de que el concurso hubiera sido declarado desierto, no se podrá otorgar la concesión en condiciones más favorables de las previstas en el pliego de bases del concurso.

c) Cuando la superficie a ocupar por la concesión sea inferior a 2.500 metros cuadrados o para instalaciones lineales, tales como tuberías de abastecimiento, saneamiento, emisarios submarinos, líneas telefónicas o eléctricas y conducciones de gas, entre otras.

Artículo 69. *Requisitos de la solicitud.*

1. Para que la entidad pública empresarial Puertos de Galicia resuelva sobre el otorgamiento de una concesión de ocupación del dominio público portuario, la persona interesada deberá formular una solicitud que se acompañará de los siguientes documentos y justificantes:

a) La documentación que acredite la personalidad o representación de la persona solicitante o, en su caso, de las partícipes en la comunidad o entidad sin personalidad jurídica.

b) Los comprobantes que acrediten encontrarse al corriente en el cumplimiento de las obligaciones tributarias y de la Seguridad Social.

Se considera que la persona interesada se encuentra al corriente de las obligaciones tributarias y con la Seguridad Social cuando concurran las circunstancias previstas en la legislación básica de contratos del sector público.

c) La documentación que acredite la solvencia económica, técnica y profesional para hacer frente a las obligaciones resultantes de la concesión, de acuerdo con lo dispuesto en la legislación básica de contratos del sector público sobre los medios de acreditación de estas solvencias.

d) El proyecto básico, que no podrá oponerse al plan especial de ordenación de la zona de servicio del puerto o, en su defecto, a la delimitación de los espacios y usos portuarios. Este incluirá la descripción de las actividades que se van a desarrollar, características de las obras e instalaciones a realizar, posibles efectos medioambientales y, en su caso, estudio de impacto ambiental, extensión de la zona de dominio público portuario a ocupar, presupuesto estimado total de las obras e instalaciones y aquellas otras especificaciones que determine Puertos de Galicia. En caso de otorgamiento de la concesión, el concesionario deberá presentar, en el plazo que se le indique en las condiciones de la concesión, el proyecto de ejecución correspondiente.

e) El estudio económico-financiero de la actividad a desarrollar en la concesión, con el contenido mínimo siguiente:

1.º La relación de ingresos estimados para cada año del plazo concesional, con las tarifas a abonar por el público y, en su caso, el desglose de sus factores constitutivos como base para futuras revisiones.

2.º La relación de gastos para cada año del plazo concesional, incluyendo los de proyectos y obras y los de las tasas portuarias y otros tributos a satisfacer, así como los de conservación, consumos energéticos, de personal y restantes necesarios para la explotación.

3.º La evaluación de la rentabilidad neta, antes de impuestos.

f) El comprobante, en su caso, del cumplimiento de las condiciones específicas para el ejercicio de la actividad objeto de la concesión.

g) La garantía provisional conforme a lo indicado en el artículo 84.

En aplicación del artículo 28.2 de la Ley 39/2015, de 1 de octubre, del procedimiento administrativo común de las administraciones públicas, las personas interesadas no tendrán la obligación de aportar documentos elaborados o que ya obren en poder de la administración.

2. En ningún caso podrán ser titulares de concesiones las personas en quienes concurra alguna de las prohibiciones de contratar previstas en la legislación básica de contratos del sector público.

Cuando, posteriormente al otorgamiento de la concesión, la persona titular incurra en alguna de las prohibiciones de contratar se producirá la extinción de la concesión.

3. Si la solicitud no reuniera los requisitos exigidos y estos fueran susceptibles de subsanación, se procederá para ello en la forma prevista en la legislación reguladora del procedimiento administrativo común.

4. Las solicitudes que, a juicio de Puertos de Galicia, no sean viables técnicamente de modo manifiesto o se opongan de forma clara a los usos portuarios y a lo dispuesto en el plan especial, el plan director, la delimitación de los espacios y usos portuarios o en la normativa vigente, o cuando, a consecuencia de su otorgamiento, puedan originarse dentro del puerto situaciones de dominio del mercado susceptibles de afectar a la libre competencia en la prestación de los servicios portuarios o en la prestación de actividades comerciales, industriales o de otra naturaleza directamente relacionadas con la actividad portuaria, no serán admitidas y se archivarán en el plazo máximo de dos meses sin más trámite que la audiencia previa a la persona peticionaria.

Artículo 70. *Procedimiento de otorgamiento.*

1. Presentada una solicitud de concesión, la entidad pública empresarial Puertos de Galicia procederá a la confrontación del proyecto a fin de determinar la adecuación y viabilidad del mismo.

2. Para continuar con la tramitación, la entidad pública empresarial Puertos de Galicia abrirá trámite de información pública en el *Diario Oficial de Galicia* durante un plazo no inferior a veinte días hábiles a fin de que se puedan presentar alegaciones sobre la solicitud de concesión que se tramita. Los gastos del anuncio serán a cuenta de la persona solicitante.

En el trámite de información pública se indicará la posibilidad de que se presente otra u otras solicitudes con los requisitos establecidos en esta ley para una solicitud de concesión, que afecten al mismo espacio demanial solicitado y que, de acuerdo con lo que determine la entidad pública empresarial Puertos de Galicia, tengan el mismo o distinto objeto.

Si se presenta otra u otras solicitudes, Puertos de Galicia decidirá si opta por celebrar un concurso o por seguir la tramitación de las distintas solicitudes en competencia de conformidad con el procedimiento previsto en este artículo y hasta que finalice la instrucción. Si se opta por seguir una tramitación en competencia, se abrirá un nuevo trámite de información pública, siendo los gastos de este nuevo anuncio a cuenta de las nuevas personas solicitantes.

3. Simultáneamente al trámite de información pública se solicitarán informes a las administraciones públicas competentes, y en particular a los ayuntamientos y aquellos órganos de la Administración general del Estado o de la Comunidad Autónoma, en función de la materia y de las competencias implicadas por el objeto de la concesión.

Se podrá prescindir del trámite de información pública para concesiones cuyo objeto sea la utilización total o parcial de edificaciones existentes, siempre que no se modifique su arquitectura exterior y sea para usos autorizados en el plan especial de ordenación de la zona de servicio del puerto o, en su defecto, en la delimitación de los espacios y usos portuarios.

El plazo máximo para la emisión de los informes solicitados será de un mes, entendiéndose respecto a los informes de la Administración autonómica y municipal en sentido favorable si transcurriera dicho plazo sin que se haya emitido el informe de forma expresa.

4. El trámite de información pública podrá realizarse conjuntamente con el concerniente al procedimiento de evaluación de impacto ambiental en los casos en los que sea preceptivo este, y de acuerdo con lo establecido en la normativa medioambiental.

5. Instruido el procedimiento, se pondrá de manifiesto a la persona o personas interesadas, a efectos de que, en un plazo no inferior a diez días ni superior a quince días, puedan alegar y presentar los documentos y justificantes que consideren pertinentes.

6. Finalizado el anterior trámite, se emitirá propuesta de resolución, en la cual se analizará el origen de la solicitud o solicitudes de concesión, proponiendo, en su caso, las condiciones particulares que junto con las recogidas en el pliego general van a regir la concesión. En aquellos proyectos que, de acuerdo con la legislación vigente, deban someterse a algún tipo de evaluación de impacto ambiental, la propuesta de resolución será posterior al pronunciamiento del órgano medioambiental.

7. Cuando se tramiten solicitudes en competencia, se someterán todas ellas a la tramitación indicada en los apartados anteriores, y en este caso la propuesta de resolución efectuará una valoración motivada de las distintas solicitudes atendiendo a los criterios de mayor interés portuario, motivado en la captación de nuevos tráficos, compatibilidad con otros usos, inversión, rentabilidad, necesidades de la explotación portuaria y otros criterios que habrán de constar expresamente recogidos en el anuncio correspondiente al trámite de información pública. La propuesta de resolución seleccionará una de las solicitudes de acuerdo con el orden resultante de la valoración. En caso de igualdad en la valoración de las solicitudes se tendrá en cuenta la prioridad en la presentación.

8. La propuesta de resolución debidamente motivada será elevada a la persona titular de la Presidencia de Puertos de Galicia para la resolución que proceda.

En caso de que la propuesta de resolución fuera favorable al otorgamiento de la concesión, se comunicarán a la persona solicitante las condiciones en las que podría serle

otorgada aquella, para lo cual la persona interesada dispone de un plazo no inferior a diez ni superior a quince días para manifestar si las acepta. Si no hiciera manifestación alguna en tal plazo o no aceptara las condiciones ofertadas, se declarará concluido el expediente por desistimiento de la persona solicitante, procediéndose a su archivo y decretando la pérdida de la garantía constituida.

En caso de que fueran aceptadas las condiciones en el plazo estipulado, la persona titular de la Presidencia de Puertos de Galicia resolverá discrecionalmente sobre el otorgamiento de la concesión, ponderando la idoneidad de la solicitud.

9. Si a consecuencia del trámite de aceptación de condiciones previsto en el apartado anterior la persona titular de la Presidencia de Puertos de Galicia acordara la modificación de alguna de las condiciones ofertadas, se someterán a nueva aceptación en los términos previstos en el apartado anterior.

10. En caso de tramitación de solicitudes en competencia, si la persona peticionaria seleccionada desiste de continuar con la tramitación del expediente con anterioridad a que se emita la resolución de otorgamiento, se podrán ofrecer condiciones a quien figure de manera sucesiva en el orden de valoración contenido en el de la propuesta de resolución, no teniendo en este caso la persona peticionaria que desiste el derecho al abono de los gastos que se mencionan en el siguiente apartado.

11. En caso de tramitación de solicitudes en competencia, la primera persona solicitante tendrá derecho, en caso de que no se le otorgue la concesión, al abono de los gastos del proyecto, que serán satisfechos por la persona solicitante seleccionada, siendo en este sentido necesario constatar este abono con carácter previo al otorgamiento del título.

En caso de discrepancia sobre los costes, se procederá a su tasación ejecutiva por Puertos de Galicia.

12. Si el concesionario impugna las cláusulas que fueron aceptadas por él, la administración estará facultada para declarar extinguido el título, salvo cuando aquellas hubiesen sido declaradas ilegales.

13. En un plazo no superior a treinta días, a contar a partir del siguiente al de notificación de la resolución de otorgamiento de la concesión, deberá remitirse al *Diario Oficial de Galicia*, para su publicación, un anuncio en el que se dé cuenta de dicho otorgamiento, el cual contendrá, como mínimo, la información relativa al objeto, plazo, inversión a realizar, tasas, superficie concedida y titular de la concesión.

14. El plazo máximo para resolver el expediente será de ocho meses. Transcurrido este sin que se haya dictado y notificado resolución expresa, la correspondiente solicitud se entenderá desestimada.

Artículo 71. *Concursos.*

1. Puertos de Galicia podrá convocar concursos para el otorgamiento de concesiones en el dominio público portuario. En cualquier caso, deberá convocarse concurso en los supuestos siguientes:

a) Concesiones que sean base para la prestación de servicios portuarios especiales cuando en este último caso se limite el número de prestadores.

b) Concesiones de puertos e instalaciones náutico-deportivas, construidos o no por particulares, excepto cuando el solicitante sea un club náutico o entidad náutica deportiva sin fines lucrativos, siempre, en este caso, que las condiciones de la concesión establezcan una limitación del 20 por ciento para el número de puestos de atraque destinado a embarcaciones con eslora superior a 12 metros.

2. Si el concurso se convocara durante la tramitación de una solicitud de concesión, la convocatoria supondrá el archivo del expediente en tramitación que resulte afectado, teniendo derecho la persona o personas solicitantes al abono de los gastos del proyecto si no resultasen adjudicatarias del concurso.

Los gastos del proyecto serán tasados en las bases del concurso y serán satisfechos por la persona adjudicataria.

Cuando se estuvieran tramitando dos o más solicitudes en competencia, solo tendrá derecho al abono de los gastos del proyecto en caso de no ser adjudicataria del concurso la primera persona solicitante.

3. La entidad pública empresarial Puertos de Galicia aprobará el pliego de bases del concurso y el pliego de condiciones que regirán el desarrollo de la concesión.

4. El pliego de bases del concurso contendrá, al menos, los siguientes extremos:

a) El objeto de la concesión y los requisitos para participar en el concurso.
b) Los criterios para su adjudicación y la ponderación de estos.
c) Las garantías a constituir.
d) El plazo de la concesión.
e) Las tasas a satisfacer.

5. La convocatoria del concurso se publicará en el *Diario Oficial de Galicia* y podrán presentarse ofertas en el plazo establecido, que no podrá ser inferior a treinta días naturales. Las ofertas serán abiertas en acto público.

6. La competencia para resolver el concurso corresponde a la persona titular de la Presidencia de Puertos de Galicia.

7. La oferta seleccionada habrá de someterse a la tramitación prevista en el artículo anterior para el otorgamiento, en su caso, de la correspondiente concesión.

8. Cuando un concurso fuera declarado desierto o este resultara fallido a consecuencia del incumplimiento de sus obligaciones por parte del adjudicatario o adjudicataria, no será necesario convocar un nuevo concurso, pudiendo Puertos de Galicia tramitar la concesión a instancia de un interesado siempre que no haya transcurrido más de un año desde la fecha de la celebración del concurso, el objeto concesional sea el mismo y las condiciones de otorgamiento no sean inferiores a las anunciadas para el concurso o a aquellas en las que se hubiera producido la adjudicación.

Artículo 72. *Condiciones del otorgamiento.*

1. Entre las condiciones del otorgamiento de la concesión deberán figurar, al menos, las siguientes:

a) El objeto de la concesión.
b) El plazo de vigencia y, en su caso, la posibilidad de prórroga.
c) La extensión y zona de dominio público que se concede, distinguiendo, en su caso, los distintos tipos de superficie.
d) El proyecto básico de las obras o instalaciones autorizadas, con las prescripciones que se fijen, y con inclusión, en caso de ocupación de espacios de agua, del balizamiento que deba establecerse si es preciso.
e) El plazo de inicio y final de las obras.
f) El plan de conservación de las instalaciones.
g) Las condiciones de protección del medio ambiente que, en su caso, procedan, incluyendo las necesarias medidas correctoras y, en caso de que fueran preceptivas, las condiciones o prescripciones establecidas en el correspondiente pronunciamiento de la consejería con competencias en materia de medio ambiente.
h) Las condiciones especiales que deban establecerse en las concesiones que se otorguen en los espacios afectos a las ayudas a la navegación, entre las cuales habrán de figurar, al menos, las que garanticen la eficacia del servicio, independencia de accesos y medidas de seguridad.
i) Las tasas que correspondan.
j) Las garantías a constituir.
k) Las causas de extinción.
l) La actividad o tráfico mínimo, en su caso.
m) Otras condiciones que la entidad pública empresarial Puertos de Galicia considere procedente incluir.

2. Las obras se ejecutarán conforme al proyecto de construcción que en cada caso se apruebe por Puertos de Galicia, que completará el proyecto básico, y que deberá presentar el concesionario en el plazo que se le indique en las condiciones de la concesión. Los proyectos se ajustarán a la normativa técnica correspondiente vigente en cada momento.

3. Durante la vigencia de la concesión, la persona titular de la misma vendrá obligada a facilitar la información técnica o económica que le solicite Puertos de Galicia en el ejercicio de sus competencias, así como a mantener en buen estado el dominio público portuario, obras e instalaciones, debiendo realizar a su cargo las reparaciones que sean necesarias. Puertos de Galicia podrá inspeccionar en todo momento el estado de conservación de los bienes objeto de la concesión y señalar las reparaciones que deban llevarse a cabo cuando estas afecten a la conservación de los bienes propios del título concesional.

Artículo 73. *Modificación de las concesiones.*

1. Puertos de Galicia, a solicitud de quien sea titular de la concesión, podrá autorizar la modificación de las condiciones de una concesión.

Cuando la modificación sea sustancial, la solicitud deberá someterse al procedimiento establecido en el artículo 70 de la presente ley para el otorgamiento de concesiones. Si la modificación no es sustancial, requerirá únicamente el informe técnico previo de la persona titular de la Dirección de Puertos de Galicia, que será elevado a la persona titular de la Presidencia de Puertos de Galicia para la resolución que proceda.

2. Tendrán el carácter de modificaciones sustanciales las siguientes:

a) La modificación del objeto de la concesión.

b) La ampliación de la superficie de la concesión en más de un quince por ciento de la fijada en el acta de reconocimiento.

c) La ampliación del volumen o superficie construida o de la altura máxima en más de un quince por ciento sobre el proyecto autorizado.

d) La modificación del emplazamiento de la concesión.

e) La ampliación del plazo inicial de la concesión cuando el título de otorgamiento no prevea la posibilidad de prórroga, de acuerdo con lo previsto en el artículo 67.2, o cuando se prevea la realización de una inversión relevante, que en todo caso sea superior al diez por ciento del valor actualizado de la inversión inicial reconocida.

En el cómputo de los límites establecidos se tendrán en cuenta los valores acumulados de las modificaciones anteriores.

Artículo 74. *Revisión de las concesiones.*

1. Puertos de Galicia, de oficio o a solicitud de la persona interesada, podrá revisar las condiciones de una concesión cuando se den las siguientes circunstancias:

a) Cuando se hayan alterado los supuestos determinantes de su otorgamiento, de tal forma que las circunstancias objetivas que sirvieron de base para el otorgamiento de la concesión hayan variado de modo que no sea posible alcanzar sustancialmente la finalidad de la concesión.

b) En caso de fuerza mayor.

c) Cuando lo exija su adecuación al plan director, al plan especial de ordenación de la zona de servicio del puerto o a la delimitación de los espacios y usos portuarios.

d) Cuando lo exija su adecuación a las obras que se ejecuten en el puerto, incluidas las obras que afecten a la propia concesión administrativa.

En estos dos últimos supuestos, el concesionario perjudicado tendrá derecho a indemnización, calculada esta de conformidad con lo dispuesto en el artículo 83. En el supuesto de que la revisión suponga el cambio del emplazamiento de la concesión, deberán abonarse además los gastos que origine el traslado.

2. Cuando la revisión de la concesión determine la reducción de la superficie otorgada, se tramitará como un rescate parcial de la concesión. Igualmente, cuando la revisión de la concesión determine que la continuidad de su explotación resulta antieconómica, la persona titular podrá solicitar el rescate total de la concesión.

3. A efectos de lo establecido en la letra b) del apartado 1, se entenderá como casos de fuerza mayor los contemplados en la legislación básica de contratos del sector público.

4. El procedimiento será el que corresponda, según que la modificación sea o no sustancial.

Artículo 75. *División y unificación de las concesiones.*

1. Las concesiones otorgadas para una pluralidad de usos, con instalaciones separables, serán, en su caso, divisibles, previa autorización de Puertos de Galicia y en las condiciones que esta entidad dicte.

2. La solicitud de división se dirigirá a la entidad pública empresarial Puertos de Galicia por la persona titular de la concesión primitiva y, en su caso, también por aquellas personas distintas de la titular de la concesión administrativa que, de acuerdo con quien sea titular de esta, estén interesadas en conseguir la titularidad de las nuevas concesiones.

3. Previamente a la resolución sobre la solicitud de división, habrá oferta de condiciones a la persona o personas peticionarias, siendo precisa su aceptación para obtener la conformidad a la petición. El plazo de las nuevas concesiones resultantes de la división en ningún caso podrá ser superior al plazo que reste de la concesión primitiva.

4. Aceptadas las condiciones, la resolución correspondiente será dictada discrecionalmente ponderando la idoneidad de la solicitud por la persona titular de la Presidencia de Puertos de Galicia, quedando, en su caso, constituidas las nuevas concesiones, las cuales se publicarán en los diarios oficiales correspondientes.

5. En caso de denegación de la división, se mantendrá la concesión primitiva en los términos en los que fue otorgada.

6. Será admisible la unificación de dos o más concesiones de una misma persona titular a petición de esta, previa autorización de Puertos de Galicia, siempre que se cumplan las siguientes condiciones:

a) Las concesiones han de ser contiguas o estar unidas por una instalación común.

b) Las concesiones deben formar una unidad de explotación.

A estos efectos, se entiende que existe unidad de explotación cuando las concesiones desarrollan la misma actividad y disponen de elementos comunes necesarios para su correcta explotación o cuando, desarrollando la misma actividad, la explotación conjunta de las concesiones supone una mejora respecto a la explotación independiente de cada una de ellas.

7. Previamente a la resolución sobre la solicitud de unificación, habrá oferta de condiciones a la persona peticionaria, siendo precisa su aceptación para obtener la conformidad a la petición. El plazo que reste de la concesión unificada no será superior al resultante de la media aritmética de los plazos pendientes de cada una de las concesiones ponderada, a juicio de Puertos de Galicia, por superficie o por volumen de inversión pendiente de amortización con la actualización correspondiente.

8. Aceptadas las condiciones, la resolución correspondiente será dictada discrecionalmente, con ponderación de la idoneidad de la solicitud de unificación, por la persona titular de la Presidencia de Puertos de Galicia, quedando, en su caso, constituida la nueva concesión.

9. En el caso de denegación de la unificación, se mantendrá cada una de las concesiones en los términos en los que fueron otorgadas.

Artículo 76. *Renovación de determinadas concesiones.*

1. Cuando una concesión para ocupación de dominio público portuario sirva de soporte para el ejercicio de una actividad extractiva minera, energética, industrial o pesquera amparada por un título administrativo otorgado por otra administración, quien ostente su titularidad podrá solicitar, en los tres meses anteriores al vencimiento del plazo para el cual fue concedida, que se le otorgue una nueva concesión para ocupación del dominio público portuario por un plazo igual al que reste de vigencia del referido título administrativo, sin que en ningún caso pueda exceder del plazo máximo previsto en el artículo 67.1.

2. Para el otorgamiento de la nueva concesión de utilización del dominio público será condición necesaria que se mantenga la misma actividad para la que se le otorgó la concesión inicial, que se encuentre el concesionario al corriente en el cumplimiento de las obligaciones derivadas de la anterior concesión y que sean aceptadas las condiciones del nuevo título concesional.

3. La extinción anticipada del título de explotación minera, energética, industrial o pesquera implicará igualmente la extinción de la concesión de utilización del dominio público portuario.

Artículo 77. *Actos de transmisión y de gravamen de las concesiones.*

1. Previa autorización de Puertos de Galicia, las concesiones podrán transmitirse por actos inter vivos, subrogándose la nueva persona titular en los derechos y obligaciones derivadas de la concesión.

Estas transmisiones deberán formalizarse en escritura pública, de la cual las partes remitirán copia a Puertos de Galicia en el plazo de un mes desde su otorgamiento.

2. Puertos de Galicia podrá ejercer los derechos de tanteo y retracto en el plazo de tres meses. Este plazo se computará, en el primer caso, desde la presentación a Puertos de Galicia de la solicitud de transmisión, en la cual deberán figurar las condiciones con las que se va a proceder a transmitir la concesión, entre las que necesariamente habrán de reflejarse las relativas al precio y forma de pago, y en el caso de retracto, desde que Puertos de Galicia tenga conocimiento de la transmisión.

3. Para que Puertos de Galicia autorice la transmisión de una concesión se deberán cumplir las siguientes condiciones:

a) Que el concesionario se encuentre al corriente en el cumplimiento de todas las obligaciones derivadas de la concesión.

b) Que la nueva persona titular reúna todos los requisitos exigidos para el ejercicio de la actividad o prestación del servicio objeto de la concesión.

c) Que desde la fecha de otorgamiento haya transcurrido, al menos, un plazo de dos años. Excepcionalmente, Puertos de Galicia podrá autorizar la transmisión antes de que transcurra dicho plazo, siempre que se haya ejecutado como mínimo un cincuenta por ciento de las obras que, en su caso, hayan sido aprobadas.

d) Que no se originen situaciones de dominio de mercado susceptibles de afectar a la libre competencia dentro del puerto en la prestación de los servicios portuarios especiales o en las actividades y servicios comerciales directamente relacionados con la actividad portuaria.

4. En caso de fallecimiento de la persona titular, las personas sucesoras, a título de herencia o legado, podrán subrogarse en los derechos y obligaciones de aquella en el plazo máximo de un año desde el fallecimiento. Transcurrido dicho plazo sin manifestación expresa a la entidad pública empresarial Puertos de Galicia, se entenderá que renuncian a la concesión.

La transmisión *mortis causa* exigirá resolución expresa, previa comprobación del cumplimiento por las personas sucesoras que pretendan subrogarse de los requisitos exigidos para la prestación del servicio o para el ejercicio de la actividad objeto de la concesión. Si no se cumplieran tales requisitos, las nuevas personas titulares de la concesión deberán transmitirla, en el plazo de un año, a un nuevo concesionario que, a estos efectos, no presente limitación alguna.

5. En los supuestos de remate judicial, administrativo o adjudicación de bienes por falta de pago de créditos hipotecarios, el nuevo concesionario deberá subrogarse en las obligaciones derivadas de la concesión del antiguo titular, y cuando no reúna los requisitos para el ejercicio de la actividad o prestación del servicio objeto de la concesión deberá proceder, en un plazo de un año, a su transmisión a una nueva persona titular que cumpla los requisitos exigidos.

Puertos de Galicia podrá ejercer el derecho de retracto en un plazo de tres meses, a contar desde la fecha en que tenga conocimiento expreso de los citados supuestos.

6. La enajenación de las acciones, participaciones o cuotas de una sociedad, comunidad de bienes u otros entes sin personalidad jurídica que tengan como actividad principal la explotación de la concesión se considerará una transmisión de la concesión y se exigirá la autorización previa de Puertos de Galicia, siempre que el cambio de titularidad de las acciones o cuotas de participaciones suponga un relevo en los socios o accionistas miembros que lo hayan sido al tiempo del otorgamiento de la concesión en un porcentaje igual o superior al cincuenta por ciento del capital social o del valor total de las aportaciones

en dinero, bienes y derechos, en el caso de comunidades de bienes o entes sin personalidad jurídica, o cuando ese cambio pueda suponer que la persona adquirente obtenga una posición que le permita influir de modo efectivo en la gestión o control de dicha sociedad o comunidad.

7. En el supuesto de que la concesión tenga por objeto la prestación de un servicio portuario en régimen de competencia o el desarrollo de una actividad o servicio comercial directamente relacionado con la actividad portuaria, la transmisión no podrá ser autorizada cuando la persona adquirente sea titular de una concesión con el mismo objeto o tenga una participación directa o indirecta que le permita influir de modo efectivo en una sociedad o comunidad titular de una concesión cuyo objeto sea el mismo, siempre que ostente una posición dominante en la actividad objeto de la concesión dentro del puerto o cuando a consecuencia de la adquisición pueda adquirirla.

A efectos de la presente ley, se considera poseedora de una posición dominante en un puerto o una actividad del mismo a la persona física o jurídica que represente una cuota del mercado superior al sesenta por ciento.

8. Si la sociedad titular cambia de denominación social, estará obligada a notificarlo a Puertos de Galicia.

9. La constitución de hipotecas y otros derechos de garantía sobre las concesiones deberá ser previamente autorizada por Puertos de Galicia.

10. En cualquiera de los supuestos anteriores, la transmisión no será eficaz frente a la administración hasta que no tenga lugar el reconocimiento y subrogación expresa por parte de la nueva o nuevas personas titulares en el cumplimiento de las condiciones establecidas en la concesión.

Artículo 78. *Cesión del uso parcial de las concesiones.*

1. El título concesional podrá establecer las condiciones bajo las cuales la persona concesionaria pueda ceder a una tercera persona el uso parcial de la concesión, previa autorización de Puertos de Galicia.

2. Para que Puertos de Galicia autorice la cesión del uso parcial de una concesión, deberán cumplirse las siguientes condiciones:

a) Que la persona concesionaria se encuentre al corriente en el cumplimiento de todas las obligaciones derivadas de la concesión.

b) Que la persona cesionaria reúna todos los requisitos exigidos para el ejercicio de la actividad o prestación del servicio para el cual se realiza la cesión.

c) Que no se originen situaciones de dominio de mercado susceptibles de afectar a la libre competencia dentro del puerto en la prestación de los servicios portuarios especiales o en las actividades y servicios comerciales directamente relacionados con la actividad portuaria.

3. En ningún caso serán autorizadas cesiones de la persona cesionaria a favor de terceras personas.

Artículo 79. *Inscripción en el registro.*

Las concesiones podrán inscribirse en el Registro de la Propiedad. La inscripción y cancelación de la inscripción se llevará a cabo de acuerdo con lo previsto en la legislación hipotecaria.

Artículo 80. *Renuncia parcial a la concesión.*

El concesionario podrá renunciar en cualquier momento a la ocupación de la parte del dominio público portuario incluida en el perímetro de la concesión que no resulte necesaria para su objeto, con la conformidad de Puertos de Galicia.

Artículo 81. *Ocupación temporal y expropiación forzosa de bienes y derechos.*

1. El otorgamiento de una concesión, siempre que no esté aprobada la delimitación de los espacios y usos portuarios o el plan director de infraestructuras en el puerto o puertos de que se trate, podrá implicar la declaración de utilidad pública por la consejería competente

en materia de puertos a efectos de la ocupación temporal o expropiación forzosa de los bienes y derechos afectados por el objeto de aquella.

2. La necesidad de ocupación temporal o de expropiación forzosa de bienes y derechos afectados por el objeto de la concesión podrá ser solicitada en forma justificada por la persona peticionaria de esta.

3. La consejería competente en materia de puertos, a propuesta de Puertos de Galicia, podrá asimismo declarar, de oficio y de forma motivada, la necesidad de la incorporación, temporal o permanente, al dominio público objeto de la solicitud, de terrenos privados colindantes que no sean de la propiedad de la persona peticionaria.

4. Será a cargo del concesionario el abono total del justiprecio por la expropiación u ocupación necesarias para la concesión.

5. Los bienes y derechos expropiados se incorporarán al dominio público portuario desde su ocupación en la forma prevista en el título concesional, sin que el concesionario esté obligado al abono de las tasas de ocupación por los terrenos expropiados a su costa para la incorporación a la concesión.

Artículo 82. *Terrenos y obras incorporados por los concesionarios.*

1. Los terrenos y obras que los concesionarios incorporen para completar la superficie de una concesión de dominio público portuario quedarán vinculados y se integrarán en la concesión administrativa cuando así se establezca en las cláusulas de la concesión, sin que a estos efectos proceda el pago de las tasas de ocupación por los terrenos y obras que se incorporen.

2. Una vez extinguida la concesión, salvo que se establezca otra cosa en el título de la concesión, dichos terrenos y obras revertirán a su propietario o propietaria siempre que resulten separables de las instalaciones ubicadas dentro del dominio público portuario y que este no experimente perjuicio alguno.

Artículo 83. *Rescate de las concesiones.*

1. En caso de que el dominio público portuario otorgado en concesión fuera necesario, total o parcialmente, para la ejecución de obras, para la prestación de servicios portuarios o para la ejecución de cualquiera de los instrumentos aprobados de ordenación portuaria, y para realizar estas actuaciones fuera preciso disponer de los bienes otorgados en concesión o utilizar o demoler las obras autorizadas, no siendo posible la revisión de las condiciones de la concesión, Puertos de Galicia, previa indemnización a la persona titular, podrá proceder al rescate de la concesión.

2. El rescate de la concesión exigirá la previa declaración de utilidad pública de las obras o servicios y el acuerdo de la necesidad de ocupación de los bienes y derechos afectados por aquellos.

3. La declaración de utilidad pública y el acuerdo de necesidad de ocupación, con declaración de urgencia de la ocupación, en su caso, corresponderá al consejero o consejera competente en materia de puertos, a propuesta de Puertos de Galicia.

4. La utilidad pública y la necesidad de ocupación se entenderán implícitas con la aprobación de los planes directores y de la delimitación de los espacios y usos portuarios, así como con la aprobación definitiva de estos instrumentos.

5. La utilidad pública y la necesidad de ocupación se entenderán implícitas con la aprobación definitiva de los proyectos de obras.

6. Cuando el rescate implique la necesidad de ocupación de solo una parte de la concesión, de tal modo que a consecuencia del mismo resulte antieconómica para el concesionario la explotación de la parte no rescatada, la persona titular podrá solicitar de Puertos de Galicia su rescate total.

7. Puertos de Galicia y la persona titular de la concesión podrán convenir el valor del rescate.

En el supuesto de no llegar a un acuerdo, el valor de rescate será fijado por Puertos de Galicia de conformidad con los criterios establecidos en el apartado 9 de este artículo. Esta valoración será notificada al concesionario a fin de que, en el plazo de diez días, presente las alegaciones que estime oportunas.

8. En caso de oposición por la persona titular de la concesión, se recabará informe previo preceptivo del Consejo Consultivo de Galicia. Finalmente resolverá lo que proceda el Consejo de la Xunta.

9. La valoración de las concesiones a efectos de indemnización, en caso de rescate total o parcial, atenderá a los siguientes conceptos:

a) El valor de las obras e instalaciones rescatadas que hayan sido realizadas por el concesionario y estuvieran establecidas en el título concesional, calculado sobre la base de criterios de mercado, y el valor de su depreciación anual.

Estos valores, que serán aprobados por Puertos de Galicia, permanecerán constantes durante el periodo concesional, y no les será de aplicación ningún factor de actualización de costes. En cualquier caso, no se tendrán en cuenta las obras e instalaciones realizadas por el concesionario sin previa autorización de Puertos de Galicia, las cuales pasarán al dominio público portuario sin derecho a indemnización, salvo que por Puertos de Galicia se ordene el levantamiento o demolición de las mismas a costa del concesionario.

b) La pérdida de beneficios imputables al rescate total o parcial de la concesión durante el periodo de concesión restante, con un máximo de tres anualidades, debidamente justificados con las declaraciones presentadas a efectos fiscales. Para ello se computará el beneficio medio anual de las actividades comunes realizadas en la concesión en los cuatro ejercicios anteriores, o en los dos últimos ejercicios si es más favorable para el concesionario.

10. El pago del valor del rescate podrá realizarse en dinero, mediante el otorgamiento de otra concesión o, en caso de rescate parcial, con la modificación de las condiciones de la concesión. En estos dos últimos supuestos se requerirá la conformidad del concesionario.

Artículo 84. *Garantía provisional y garantía definitiva.*

1. Las personas peticionarias de concesiones de ocupación de dominio público portuario reguladas en la presente ley acreditarán ante Puertos de Galicia, al presentar la solicitud, la constitución de una garantía provisional por un importe del dos por ciento del presupuesto total de la ejecución de las obras e instalaciones, incluidos los impuestos, que pretenden realizar en el dominio de que se trate, y, como mínimo, de 1.000 euros.

2. Otorgada la concesión, se constituirá la garantía definitiva o de construcción, equivalente al cinco por ciento del presupuesto total de ejecución de las obras e instalaciones, impuestos incluidos, que responderá de la ejecución de las obras y del resto de las obligaciones derivadas de la concesión hasta la constitución de la garantía de explotación prevista en el artículo 85.

3. Si el concesionario no constituye la garantía definitiva en el plazo establecido en el título administrativo, se entenderá que renuncia a la concesión.

4. La garantía definitiva podrá constituirse, a elección del concesionario, elevando la provisional al cinco por ciento.

5. Si el interesado desistiera injustificadamente, a juicio de Puertos de Galicia, de la petición o renunciara al título, perderá la garantía constituida.

6. La garantía definitiva o de construcción será devuelta al concesionario en el plazo de un mes, a contar desde la aprobación del reconocimiento de las obras e instalaciones, salvo en los casos de renuncia y caducidad, con deducción de las cantidades que, en su caso, deban hacerse efectivas en concepto de penalizaciones y responsabilidades en las cuales haya incurrido el concesionario frente a Puertos de Galicia.

Previamente a la devolución de esta garantía deberá constituirse la garantía de explotación.

Sección 4.ª Disposiciones comunes a autorizaciones y concesiones

Artículo 85. *Garantía de explotación.*

1. La garantía de explotación responderá de todas las obligaciones derivadas de la concesión, de las sanciones que por incumplimiento de las condiciones de la misma se puedan imponer a la persona titular de ella y de los daños y perjuicios que tales incumplimientos puedan ocasionar.

2. La garantía de explotación se determinará en función del importe anual de las tasas que ha de abonar el concesionario, no pudiendo ser inferior a la mitad ni superior al importe anual de las mismas, debiendo actualizarse cada cinco años en función del importe de las tasas en la fecha de actualización.

3. La garantía de explotación será devuelta a la extinción de la concesión, con deducción de las cantidades que, en su caso, deban hacerse efectivas en concepto de penalización o responsabilidades en que haya podido incurrir el concesionario frente a Puertos de Galicia, salvo en los casos de caducidad, en los que será incautada.

Artículo 86. *Disposiciones comunes a las garantías.*

1. Las garantías a que se refiere la presente ley se constituirán a disposición de la persona titular de la Presidencia de Puertos de Galicia, serán de carácter solidario respecto al obligado principal, con inclusión de renuncia expresa a los beneficios de orden, división y excusión, de naturaleza irrevocable y de ejecución automática al primer requerimiento por resolución de la persona titular de la Dirección o de la Presidencia. Para hacer efectivas estas garantías, Puertos de Galicia tendrá la preferencia prevista en la normativa aplicable.

2. Si Puertos de Galicia ejecutase total o parcialmente la garantía definitiva o la de explotación, el concesionario o la persona titular de la autorización estará obligado a completarlas o reponerlas en el plazo de un mes.

Artículo 87. *Seguros.*

Para el otorgamiento de autorizaciones y concesiones Puertos de Galicia podrá exigir la contratación de pólizas de seguros de responsabilidad civil para la cobertura de riesgos que garanticen las responsabilidades de todo tipo que puedan derivarse del ejercicio de la actividad autorizada. Los criterios para establecer los límites de las pólizas, en función del tipo de actividad y del riesgo inherente a esta, serán aprobados por el Consejo Rector de Puertos de Galicia a propuesta de la persona titular de la Presidencia.

La exigencia de esta garantía deberá ser proporcionada en términos de riesgo asegurado, fijación de la suma asegurada o límite de la garantía.

Artículo 88. *Causas de extinción de las autorizaciones y concesiones.*

Las autorizaciones y concesiones se extinguirán por:

a) Vencimiento del plazo de otorgamiento.

b) Revisión de oficio, en los supuestos establecidos en la legislación reguladora del procedimiento administrativo común.

c) Concurrencia sobrevenida en la persona titular de alguna de las prohibiciones de contratar previstas en la legislación básica sobre contratación del sector público.

d) Renuncia de la persona titular, que solo podrá ser aceptada por Puertos de Galicia cuando no cause perjuicio al dominio público portuario, a la adecuada prestación de los servicios públicos portuarios o a terceros.

e) Mutuo acuerdo entre Puertos de Galicia y la persona titular.

f) Disolución o extinción de la sociedad titular, salvo en los supuestos de fusión o escisión.

g) Revocación.

h) Caducidad.

i) Rescate, cuando se trate de concesiones.

j) Extinción de la autorización, permiso o licencia de la que el título demanial sea soporte.

k) Fallecimiento de la persona titular, en los supuestos contemplados en el artículo 77, o incapacidad sobrevenida cuando se trate de un concesionario individual.

l) Desafectación del bien.

Artículo 89. *Revocación de las autorizaciones y concesiones.*

1. Las autorizaciones podrán ser revocadas unilateralmente, en cualquier momento y sin derecho a indemnización, cuando resulten incompatibles con obras o planes que, aprobados con posterioridad, entorpecen la explotación portuaria o impiden la utilización del espacio

portuario para actividades de mayor interés portuario. Corresponderá a Puertos de Galicia apreciar las circunstancias anteriores mediante resolución motivada, previa audiencia de la persona titular de la autorización.

2. Las concesiones pueden ser revocadas por Puertos de Galicia, sin derecho a indemnización, cuando se hayan alterado los hechos determinantes de su otorgamiento que impliquen la imposibilidad material o jurídica de la continuación en el disfrute de la concesión y, en los casos de fuerza mayor, cuando en ambos supuestos no sea posible la revisión del título de otorgamiento.

Artículo 90. *Caducidad.*

1. Serán causa de caducidad de la autorización o concesión los siguientes incumplimientos:

a) La no iniciación, paralización o no terminación de las obras por causas no justificadas, durante el plazo que se fije en las condiciones del título.

b) El impago de cualquiera de las tasas giradas por Puertos de Galicia durante un plazo de seis meses en el caso de las autorizaciones, y de doce meses en el caso de las concesiones.

Para iniciar el expediente de caducidad será suficiente que no se haya efectuado ningún ingreso en periodo voluntario. Una vez iniciado, podrá acordarse su archivo, por una sola vez en el caso de autorizaciones y hasta un máximo de tres en caso de concesiones, y para toda la vigencia del título, si antes de dictar resolución se produce el abono íntegro de la deuda, incluidos intereses y cargas derivadas del procedimiento de apremio, y se constituye la garantía que al respecto y de forma discrecional pueda fijar Puertos de Galicia.

c) La falta de actividad o de prestación del servicio durante el periodo establecido en el título, que no podrá exceder de seis meses, a no ser que a juicio de Puertos de Galicia obedezca a causa justificada.

d) La ocupación del dominio público en más de un diez por ciento sobre lo otorgado, sin perjuicio de la sanción que pudiera corresponder por la ocupación no autorizada.

e) El incremento de la superficie, volumen o altura de las obras o instalaciones en más del diez por ciento sobre el proyecto autorizado.

f) El desarrollo de actividades que no figuren en el objeto del título.

g) La cesión a un tercero del uso total de la concesión.

h) La cesión a un tercero del uso parcial de la concesión o cesión de la autorización en el supuesto previsto en el artículo 59.4 sin autorización de Puertos de Galicia.

i) La transferencia del título de otorgamiento sin autorización de Puertos de Galicia.

j) La constitución de hipotecas y otros derechos de garantía sin autorización de Puertos de Galicia.

k) La no reposición del complemento de las garantías definitivas o de explotación, previo requerimiento de Puertos de Galicia.

l) El incumplimiento del plan de conservación de las instalaciones.

m) El incumplimiento de otras condiciones cuando su inobservancia estuviera expresamente contemplada como causa de caducidad en el título del otorgamiento o de las determinantes para la adjudicación, en su caso, del concurso convocado para su otorgamiento.

2. Para declarar la caducidad, se seguirá el siguiente procedimiento, debiendo notificarse la resolución expresa del mismo en el plazo de seis meses desde el acuerdo de incoación:

a) Constatada la existencia de alguno de los supuestos referidos por la unidad instructora correspondiente de Puertos de Galicia, se incoará el correspondiente expediente de caducidad, pudiéndose adoptar por el órgano competente para resolver, o por el propio instructor en caso de urgencia, las medidas de carácter provisional que se estimen convenientes para asegurar la eficacia de la resolución que pudiera recaer, evitar los efectos derivados de la concurrencia de la causa que motiva la incoación del expediente y salvaguardar las exigencias derivadas de los intereses generales, lo que se pondrá en conocimiento de la persona titular, quien tendrá un plazo de diez días para formular alegaciones y adjuntar los documentos y justificaciones que estime oportunos.

Las medidas de carácter provisional podrán consistir en la paralización inmediata de las obras, la suspensión de la actividad, uso y explotación de las instalaciones, incluso con el precinto en ambos casos, la prestación de garantías y cualesquiera otras que se estimen adecuadas siempre que se ajusten a la intensidad, proporcionalidad y necesidad de los objetivos que se pretendan garantizar en cada supuesto concreto. Para lograr la efectividad de tales medidas, Puertos de Galicia interesará de la autoridad gubernativa competente, cuando sea necesario, la colaboración de la fuerza pública.

b) Formuladas las alegaciones o transcurrido el plazo para llevarlas a cabo, la unidad instructora dictará propuesta de resolución que, con carácter previo a la resolución, será elevada junto con el resto del expediente al Consejo Consultivo de Galicia para la emisión del dictamen preceptivo en caso de que se trate de concesiones y se formule oposición por el concesionario.

3. La declaración de caducidad supondrá la pérdida de las garantías constituidas, no procediendo en ningún caso la rehabilitación del título.

Artículo 91. *Efectos de la extinción.*

1. Extinguida la autorización o concesión, la persona titular tendrá derecho a retirar fuera del espacio portuario los materiales, equipos o instalaciones desmontables que no reviertan gratuitamente a Puertos de Galicia en función de lo previsto en el título, estando obligada a hacerlo cuando así lo determine la entidad pública empresarial, quien podrá efectuar la retirada con cargo a la persona titular de la autorización o concesión extinguida, cuando esta no la efectúe en el momento o plazo que se le indique.

2. En todos los casos de extinción de una concesión, Puertos de Galicia decidirá sobre el mantenimiento de las obras e instalaciones no desmontables, que revertirán gratuitamente y libres de cargas a la entidad pública empresarial, o decidirá su levantamiento y retirada del dominio público portuario por el concesionario y a sus expensas.

3. Si Puertos de Galicia no se pronunciara expresamente, se entenderá que opta por su mantenimiento, sin menoscabo de que, previamente a la fecha de extinción, pueda decidir su levantamiento o retirada.

4. En caso de que Puertos de Galicia hubiese optado por el levantamiento de las obras e instalaciones, la persona titular retirará estas en el plazo fijado por aquel, pudiendo Puertos de Galicia ejecutar subsidiariamente los trabajos que no haya efectuado la persona titular en el plazo concedido.

5. Si Puertos de Galicia hubiese optado por el mantenimiento, la persona titular procederá a la reparación de las obras e instalaciones en el plazo y condiciones indicadas por aquel.

6. Puertos de Galicia, sin más trámite, tomará posesión de los bienes e instalaciones, pudiendo solicitar a las empresas suministradoras de energía eléctrica, agua, gas y telefonía la suspensión del correspondiente suministro.

7. Puertos de Galicia no asumirá ningún tipo de obligación laboral o económica de la persona titular de la autorización o concesión, vinculada o no a la actividad objeto del título extinguido.

Sección 5.ª Contrato de concesión de obras públicas portuarias

Artículo 92. *Contrato de concesión de obras públicas portuarias.*

1. El contrato de concesión de obras públicas portuarias se regirá por lo dispuesto en la legislación básica de contratos del sector público para el contrato de concesión de obras públicas, con las especialidades previstas en la presente ley.

2. Puertos de Galicia podrá promover la construcción de obras públicas portuarias en régimen de concesión administrativa.

3. En el ámbito portuario, los contratos de concesión de obras públicas portuarias tendrán por objeto la construcción y explotación, siempre que se encuentren abiertas al uso público o aprovechamiento general, de un nuevo puerto o una parte nueva de un puerto que sea susceptible de explotación totalmente independiente, o de infraestructuras portuarias de defensa, de abrigo, de accesos marítimos, de muelles y otras obras de atraque.

4. La construcción y explotación de la obra pública portuaria objeto de la concesión se efectuará a riesgo y ventura del concesionario, quien asumirá los riesgos económicos derivados de su ejecución y explotación, en los términos y con el alcance previstos en la legislación general reguladora del contrato de concesión de obras públicas.

5. No obstante lo anterior, el contrato de concesión de obra pública portuaria reconocerá al concesionario el derecho a percibir una retribución consistente en la explotación de la totalidad o de parte de la obra, o el citado derecho acompañado del de percibir un precio o el otorgamiento de una concesión demanial, o en cualquier otra modalidad de financiación de las obras de acuerdo con lo previsto en la legislación general reguladora del contrato de concesión de obras públicas.

6. A estos efectos, se entiende por explotación de una obra pública portuaria la puesta a disposición de esta a favor de los prestadores del servicio o de las personas usuarias de aquella para su ocupación, utilización o aprovechamiento, a cambio de la correspondiente retribución económica.

7. El contrato de concesión de obras públicas portuarias habilitará directamente para la ocupación del dominio público en el que deba construirse la obra pública portuaria que constituya su objeto, siendo de aplicación lo dispuesto en la presente ley sobre el régimen de utilización del dominio público portuario.

8. El contrato de concesión de obras públicas portuarias no habilita al contratista para prestar servicios portuarios especiales sobre la obra que constituye su objeto. La prestación de servicios portuarios especiales sobre esta infraestructura requerirá obtener la correspondiente autorización de acuerdo con lo previsto en el título V.

9. En los pliegos de condiciones de los contratos de concesiones de obras públicas portuarias que vayan a servir de soporte para la prestación de servicios portuarios especiales deberá señalarse expresamente si la prestación se va a realizar en régimen de competencia o por un único prestador. En el primer caso, la persona adjudicataria tendrá la obligación de admitir la ocupación o utilización de la obra por todos los titulares de autorizaciones para prestación de servicios portuarios especiales abiertos al uso general a cambio de la correspondiente retribución económica. En el segundo supuesto, cada licitador o licitadora deberá señalar expresamente si en el caso de resultar adjudicatario o adjudicataria va a prestar por sí o a través de un tercero tales servicios. En cualquier caso, Puertos de Galicia deberá garantizar que la prestación de los servicios portuarios especiales se hará respetando lo establecido en el título V. Todo ello deberá estar contemplado en la documentación que apruebe Puertos de Galicia para la licitación, en la que constituye la oferta de cada licitador o licitadora, y, finalmente, en el propio contrato.

10. Las concesiones de construcción y explotación de obras públicas portuarias se otorgarán por el plazo que se acuerde en el pliego de cláusulas administrativas particulares de acuerdo con lo previsto en la legislación básica de contratos del sector público para el contrato de concesión de obras públicas.

El plazo se calculará en función de las obras y servicios que constituyan su objeto. Si la concesión sobrepasara el plazo de cinco años, la duración máxima no podrá exceder del tiempo que se calcule razonable para que el concesionario recupere las inversiones realizadas para la explotación de las obras o servicios, junto con un rendimiento sobre el capital invertido, habida cuenta de las inversiones necesarias para conseguir los objetivos contractuales específicos.

Las inversiones que se tengan en cuenta a efectos del cálculo incluirán tanto las inversiones iniciales como las realizadas durante la vigencia de la concesión.

11. Los plazos fijados en los pliegos de cláusulas administrativas particulares podrán ser prorrogados en los supuestos previstos en la legislación básica de contratos del sector público para el contrato de concesión de obras públicas.

12. En todo caso, el plazo de las concesiones se condicionará al mantenimiento de la adscripción conforme a la Ley 22/1988, de 28 de julio, de costas.

13. Puertos de Galicia emitirá informe técnico sobre los proyectos de obras portuarias que vayan a realizarse al amparo de un contrato de concesión de obras públicas portuarias.

TÍTULO IV

De los puertos deportivos y de las zonas portuarias de uso náutico-deportivo

CAPÍTULO I

Disposiciones generales

Artículo 93. *Parámetros de protección, objetivos de gestión y condiciones básicas.*

1. La Administración general de la Comunidad Autónoma de Galicia, a propuesta de la entidad pública empresarial Puertos de Galicia, determinará, considerando las determinaciones previstas en las directrices de ordenación del territorio de Galicia, los parámetros de protección y objetivos de gestión que deberán incorporar las iniciativas de actuación sobre los puertos deportivos y las zonas portuarias de uso náutico-deportivo, al objeto de asegurar, como mínimo:

a) La gestión sostenible de los recursos.
b) La conservación del litoral y la preservación de los recursos naturales.
c) La integración adecuada de las obras e instalaciones con el paisaje.
d) La compatibilidad con los sistemas generales y las demás determinaciones urbanísticas.

2. Se fomentarán los proyectos que respondan a una demanda real de servicios, atendiendo a la prioridad siguiente:

a) Las zonas portuarias de uso náutico-deportivo en puertos existentes.
b) Los puertos deportivos con abrigo natural.
c) Los puertos deportivos con abrigo artificial.

3. Las condiciones básicas que deberán cumplir los puertos deportivos y las zonas portuarias de uso náutico-deportivo, incluidas las normas de gestión ambiental, se determinarán por vía reglamentaria.

Artículo 94. *Usos compartidos.*

La entidad pública empresarial Puertos de Galicia podrá, con las compensaciones que en cada caso se determinen en los correspondientes títulos de concesiones o conforme al régimen de responsabilidad patrimonial general de las administraciones públicas, establecer de forma excepcional en puertos deportivos y zonas portuarias de uso náutico-deportivo líneas de atraque y zona de servicio para usos distintos al deportivo, dentro de una ordenación que separe debidamente los tráficos.

CAPÍTULO II

Concesiones

Artículo 95. *Objeto.*

1. De acuerdo con el procedimiento que se define en los artículos 70 y 71, Puertos de Galicia podrá otorgar a personas naturales o jurídicas, tanto públicas como privadas, la oportuna concesión de dominio público para la construcción o explotación de puertos deportivos o de zonas portuarias de uso náutico-deportivo por un plazo superior a cuatro años, que no podrá exceder los cincuenta años.

En conformidad con la normativa estatal en materia de costas, en todo caso, el plazo de las concesiones que se otorguen en los bienes adscritos, incluidas las prórrogas, no podrá ser superior al plazo máximo de vigencia establecido en la legislación estatal para las concesiones sobre dominio público portuario en los puertos de interés general y estará condicionado al mantenimiento de la adscripción.

2. Siempre que se cumplan los requisitos que se establecen en el artículo 92 y de acuerdo con los parámetros previstos en el mismo, Puertos de Galicia podrá promover en

régimen de contrato de concesión de obra pública portuaria la construcción y explotación de un nuevo puerto deportivo o de una zona portuaria de uso náutico-deportivo.

Artículo 96. *Criterios de otorgamiento y concursos.*

1. El otorgamiento o la denegación de las concesiones se llevará a cabo de conformidad con criterios objetivos, que en cualquier caso deberán contemplar:

a) La viabilidad económica, con justificación de la demanda existente.
b) Las condiciones de acceso marítimo.
c) El interés público y social de la propuesta.
d) La compatibilidad con los sistemas internos de comunicación viaria del puerto y con los sistemas generales extraportuarios.
e) La superficie de agua abrigada, en su caso.
f) Los usos previstos.
g) La compatibilidad con las determinaciones previstas en las Directrices de ordenación del territorio de Galicia.
h) El compromiso de realización de actividades de carácter formativo y de fomento del turismo y de la náutica deportiva sin fines lucrativos.

2. Cuando en función de lo establecido en el artículo 71 la concesión deba otorgarse por medio de concurso, el pliego de bases del concurso que elaborará Puertos de Galicia incorporará además los siguientes criterios de adjudicación:

a) El modelo de gestión de la responsabilidad social corporativa.
b) La propuesta de gestión ambiental de la instalación.
c) El compromiso de realización de actividades de carácter formativo y de fomento del turismo y de la náutica deportiva, así como de la imagen de Galicia sin fines lucrativos.
d) La estructura de las tarifas y las tarifas máximas aplicables a las personas usuarias.

Artículo 97. *Condiciones del otorgamiento.*

Entre las condiciones del otorgamiento de la concesión deberán figurar, al menos, las siguientes:

a) El objeto de la concesión.
b) El plazo de vigencia.
c) Los terrenos, obras e instalaciones que integran el ámbito de la concesión, indicando los que serán objeto de reversión.
d) En caso de concesiones que impliquen la ejecución de obras, el proyecto básico de las obras o instalaciones autorizadas y la obligación de la persona titular de la concesión de subsanar los daños que puedan causarse en la costa o playas conforme a lo dispuesto en la normativa sectorial de aplicación en materia de costas.
e) Los servicios de existencia obligatoria y opcional y los usos y limitaciones de los mismos.
f) La obligación de la persona titular de la concesión de presentar el reglamento de explotación.
g) Las condiciones de protección del medio ambiente que procedan, incluyendo las necesarias medidas correctoras y, en caso de que fueran preceptivas, las condiciones o prescripciones establecidas en el correspondiente pronunciamiento del órgano competente en materia medioambiental.
h) La obligación de la persona titular de la concesión de presentar un plan de conservación de las instalaciones.
i) La obligación de la persona titular de la concesión de presentar un plan de emergencias de acuerdo con lo dispuesto en la normativa sectorial de aplicación.
j) La obligación por parte de la persona titular de la concesión de mantener la apertura de todos los elementos de aprovechamiento y uso público y gratuito que se definen en el reglamento de explotación.
k) Las tasas que la persona titular de la concesión debe abonar a la entidad pública empresarial Puertos de Galicia.

l) La estructura de las tarifas, con indicación de las tarifas máximas que la persona titular de la concesión podrá cobrar en contraprestación a los servicios prestados, y los criterios de revisión, si procede.

m) Las facultades de gestión que se otorgan al concesionario.

n) Las causas de extinción, singularmente las de caducidad a tenor de lo establecido en la regulación general sobre concesiones contenida en la presente ley.

CAPÍTULO III

Reglamentos de explotación de los puertos y de las zonas portuarias de uso náutico-deportivo

Artículo 98. *Objeto de los reglamentos.*

1. A fin de definir y concretar el ámbito de aplicación de las normas de policía y explotación y el alcance de la vigilancia y prevención de cualquier infracción, los puertos deportivos y las zonas portuarias de uso náutico-deportivo gestionadas en régimen de concesión de dominio público deberán disponer de un reglamento de explotación, que será aprobado por Puertos de Galicia y deberá regular el uso de los diferentes elementos que integran los terrenos, obras e instalaciones objeto de la concesión.

2. El reglamento de explotación de cada puerto o zona portuaria de uso náutico-deportivo, que es de obligado cumplimiento, debe encontrarse a disposición de cualquier persona usuaria en las oficinas del puerto y, en su caso, en el sitio web del concesionario.

Artículo 99. *Contenido mínimo de los reglamentos.*

1. Los reglamentos de explotación de los puertos deportivos y de las zonas portuarias de uso náutico-deportivo incluirán, como mínimo, la delimitación exacta de la zona que es objeto de concesión administrativa, la concreción del ámbito de aplicación, la regulación de accesos, la identificación de las zonas de uso restringido, la forma de utilización de las instalaciones portuarias, las tarifas establecidas por la prestación de servicios y sus criterios de revisión, un resumen del plan de emergencias y del de contingencias ambientales de la instalación, la relación de derechos y deberes que adquieren las personas usuarias de los espacios incluidos en la zona de servicio del puerto y la responsabilidad que el concesionario asuma.

2. Deberán prever el régimen de utilización y prohibiciones aplicable, las facultades conferidas a la entidad concesionaria y las obligaciones de las personas usuarias de las instalaciones.

Artículo 100. *Régimen de responsabilidades.*

1. Será obligación del concesionario indemnizar todos los daños y perjuicios que se causen a terceros como consecuencia de la prestación de los servicios objeto de la concesión. Cuando tales daños y perjuicios hayan sido ocasionados como consecuencia inmediata y directa de una orden de la administración, esta será responsable dentro de los límites señalados en las leyes.

2. Puertos de Galicia no será responsable de los daños y perjuicios debidos a paralizaciones de los servicios, ni de los producidos por averías, roturas fortuitas o malas maniobras. En aquellos casos de prestación de servicios con equipos de Puertos de Galicia, la persona usuaria de estos deberá haber suscrito la correspondiente póliza de seguros que cubra los posibles riesgos.

La exigencia de esta garantía deberá ser proporcionada en términos de riesgo asegurado, fijación de la suma asegurada o límite de la garantía.

CAPÍTULO IV

Régimen de aplicación a las autorizaciones temporales de uso de puestos de atraque otorgadas por Puertos de Galicia

Sección 1.ª Procedimiento de otorgamiento y listas de espera

Artículo 101. *Publicidad del proceso selectivo.*

1. En función de los puestos vacantes, Puertos de Galicia efectuará por resolución de la persona titular de la Presidencia convocatorias, que serán publicadas en el *Diario Oficial de Galicia*, al objeto de abrir los plazos de presentación de solicitudes de autorizaciones temporales de uso de puestos de atraque en base.

2. El pliego de bases de la convocatoria contendrá, al menos, los siguientes extremos:

a) La identificación de los puestos de atraque objeto de la convocatoria y los requisitos para participar en la misma.

b) Las esloras, mangas y, en su caso, calados máximos de las embarcaciones en función de la tipología del puesto de atraque.

c) Los criterios para su adjudicación y la ponderación de los mismos.

Artículo 102. *Solicitudes.*

1. En el plazo que se establezca en la convocatoria correspondiente, que no podrá ser inferior a quince días hábiles, las personas interesadas deberán presentar su solicitud debidamente cumplimentada según el modelo normalizado que figure en las bases y con la documentación que se indique en la convocatoria. La documentación que se deberá presentar con la solicitud será la prevista reglamentariamente, sin perjuicio de que adicionalmente Puertos de Galicia pueda solicitar cualquiera otro documento o justificación que considere necesario para resolver fundadamente sobre la solicitud presentada.

Será de aplicación lo dispuesto en la normativa reguladora del procedimiento administrativo común respecto de los documentos elaborados o que ya obren en poder de las administraciones públicas.

2. Una misma persona solicitante podrá presentar una solicitud por embarcación para tantos puertos o zonas portuarias de uso náutico-deportivo de competencia de la Comunidad Autónoma de Galicia como estime oportuno, sin perjuicio de lo dispuesto en el apartado 4 del artículo 104.

3. A los efectos de documentación requerida para la solicitud de una autorización temporal de uso de puestos de atraque, se estará a lo establecido en el artículo 24 del Decreto 130/2013, de 12 de agosto, por el que se regula la explotación de los puertos deportivos y de las zonas portuarias de uso náutico-deportivo de competencia de la Comunidad Autónoma de Galicia, no siendo de aplicación el artículo 61 de esta ley, salvo el número 1, letras a) y g).

Artículo 103. *Criterios de adjudicación.*

1. La adjudicación de las autorizaciones temporales de uso de puestos de atraque en base se efectuará teniendo en cuenta el orden cronológico de presentación de solicitudes debidamente cumplimentadas y con la documentación completa, siempre y cuando la eslora y mangas de las embarcaciones se ajusten a las dimensiones máximas establecidas en función de la tipología de la plaza.

2. En caso de empate, se dará preferencia a las embarcaciones de mayor eslora que mejor se ajusten a las dimensiones del puesto de atraque.

Artículo 104. *Resolución.*

1. La persona titular de la Presidencia de Puertos de Galicia emitirá resolución motivada fundamentada en los criterios de adjudicación establecidos en el artículo anterior en un plazo máximo de tres meses, a contar desde el día siguiente al de la publicación de la correspondiente convocatoria en el *Diario Oficial de Galicia*.

2. Dicha resolución acordará, según el caso, lo siguiente:

a) Conceder la autorización solicitada y determinar la tasa a pagar con arreglo a lo dispuesto en la normativa sobre tasas, precios y exacciones reguladoras de la Comunidad Autónoma de Galicia y las restantes condiciones básicas aplicables a la autorización.

b) Denegar dicha autorización si la persona solicitante no reúne los requisitos exigidos.

c) Declarar la inclusión de la solicitud en la correspondiente lista de espera, asignando un número de orden en aquellos supuestos en los que, pese a reunir la solicitud todos los requisitos para el otorgamiento de la autorización, no resulte seleccionada en función de los criterios de adjudicación recogidos en el artículo 103. En tal caso, se procederá de conformidad con lo establecido en el artículo siguiente.

3. En ningún caso podrá otorgarse autorización para un puesto de atraque a favor de aquellas personas solicitantes que, a fecha de terminación del plazo de presentación de solicitudes, resultasen no estar al corriente en el cumplimiento de sus obligaciones tributarias con Puertos de Galicia, la Comunidad Autónoma, la Hacienda estatal y la Seguridad Social o, en su caso, de sus obligaciones con los concesionarios de las instalaciones.

4. No se adjudicará una autorización de uso de puesto de atraque para la misma embarcación a la persona titular que ya disponga de autorización de uso de un puesto de atraque en cualquiera de los otros puertos e instalaciones competencia de la Comunidad Autónoma de Galicia, salvo en el supuesto de que el número de puestos de amarre ofertados en la concreta convocatoria sea superior al número de solicitudes y no exista lista de espera en el puerto o instalación de que se trate.

5. El plazo máximo para dictar y notificar la resolución de la persona titular de la Presidencia será de tres meses, a contar desde el día siguiente al de la publicación de la correspondiente convocatoria en el *Diario Oficial de Galicia*. Transcurrido dicho plazo sin haberse dictado y notificado resolución expresa, las solicitudes se entenderán desestimadas a efectos de lo establecido en la legislación reguladora del procedimiento administrativo común, sin perjuicio de la obligación de la administración de dictar resolución expresa.

Artículo 105. *Listas de espera.*

1. Cuando, reuniendo la solicitud todos los requisitos, no pueda otorgarse la autorización de uso por no existir un punto de amarre vacante, la solicitud se incluirá en la lista de espera, asignándose un número de orden según la fecha de registro de entrada de la petición debidamente cumplimentada y con la documentación completa, y una vez que la persona titular de la Presidencia de Puertos de Galicia dicte resolución declarando dicha inclusión.

2. Existirá una lista de espera para cada uno de los puertos e instalaciones competencia de la Comunidad Autónoma de Galicia en los cuales el número de solicitudes exceda el de puestos de atraque disponibles.

Sección 2.ª Régimen de las autorizaciones

Artículo 106. *Carácter y plazo de vigencia de las autorizaciones.*

1. Las autorizaciones se otorgarán con carácter personal e intransferible *inter vivos* para una sola persona titular y para una embarcación concreta, sin perjuicio de que Puertos de Galicia autorizará el relevo o cambio de embarcación siempre y cuando se trate de una embarcación de las mismas características.

2. No obstante lo señalado en el apartado 1, en el supuesto de fallecimiento de la persona titular de la autorización, su sucesor o sucesora a título de herencia o de legado podrá solicitar por una sola vez y en un plazo máximo de un año, a contar desde el fallecimiento, autorización para el uso del mismo puesto de atraque.

Esta autorización será otorgada por el mismo periodo previsto para la autorización inicial, siempre que se trate de la misma embarcación y que la anterior persona titular esté al corriente en el cumplimiento de sus obligaciones tributarias con Puertos de Galicia, la Comunidad Autónoma, la Hacienda estatal y la Seguridad Social o, en su caso, de sus obligaciones con los concesionarios de las instalaciones.

3. Puertos de Galicia, directamente o a través del concesionario, podrá modificar o cambiar temporalmente de puesto de atraque a las embarcaciones en base siempre que sea

por motivos de seguridad o fuerza mayor o relativos a la explotación y planificación del puerto.

4. El plazo de vigencia de la autorización temporal será el que determine el título administrativo de autorización y no podrá ser inferior a seis meses ni superior a cuatro años.

5. No obstante lo dispuesto en el apartado anterior, las autorizaciones correspondientes a personas titulares que se encuentren al corriente del pago tanto de las tasas debidas a Puertos de Galicia como, en su caso, de las tarifas debidas al concesionario, y que no hubieran incumplido las condiciones de la autorización, se renovarán automáticamente por el mismo periodo al concedido inicialmente, otorgando Puertos de Galicia de oficio una nueva autorización, salvo que con un plazo mínimo de quince días anterior al vencimiento de la autorización la persona interesada manifieste su decisión de no continuar con el uso y disfrute de la plaza de atraque por un límite máximo de cuatro años.

Artículo 107. *Abono de las tasas y otras cantidades.*

1. La persona titular de la autorización deberá abonar la tasa portuaria vigente en cada momento aplicable a las embarcaciones deportivas o de ocio, así como las demás tasas portuarias que aplicará Puertos de Galicia, y las tarifas o precios privados a los concesionarios de servicios portuarios por su prestación a aquella.

2. Para las embarcaciones autorizadas con carácter de base en un puerto, y con arreglo a lo establecido en la normativa autonómica sobre tasas, el importe de la tasa G-5 correspondiente a embarcaciones deportivas y de ocio se aplicará por el periodo completo autorizado, con un mínimo de seis meses, independientemente de las entradas, salidas o de los días de ausencia de la embarcación, y en caso de extinción de la autorización los efectos tributarios frente a Puertos de Galicia se producirán únicamente desde el semestre natural siguiente al de la extinción.

3. En el caso de existir un concesionario, la persona titular deberá abonar a este las tarifas por prestación de servicios diversos aprobadas por Puertos de Galicia. Dichas tarifas deberán ser abonadas por el período completo autorizado con un mínimo de seis meses, que deberán ser naturales, sin que el concesionario esté obligado a reintegrar cantidad alguna en el caso de abandono de la plaza de atraque antes del tiempo establecido.

4. Puertos de Galicia podrá exigir la domiciliación bancaria para el abono de todas las cantidades previstas en este artículo.

Sección 3.ª Extinción de las autorizaciones

Artículo 108. *Causas de extinción.*

La autorización temporal se extinguirá por las siguientes causas:

a) Vencimiento del plazo de otorgamiento.

b) Revisión de oficio en los supuestos establecidos en la legislación reguladora del procedimiento administrativo común.

c) Renuncia de la persona titular.

d) Mutuo acuerdo.

e) Disolución o extinción de la sociedad titular de la autorización, salvo en los supuestos de fusión o escisión.

f) Revocación.

g) Caducidad.

Artículo 109. *Revocación de las autorizaciones.*

Las autorizaciones temporales de uso, al otorgarse a título de precario, podrán ser revocadas por Puertos de Galicia en cualquier momento y sin derecho a indemnización cuando resulten incompatibles con obras o planes que, aprobados con posterioridad, entorpecen la explotación portuaria o impiden la utilización del espacio portuario para actividades de mayor interés portuario.

Artículo 110. *Caducidad.*

1. Puertos de Galicia, previa audiencia de la persona titular, declarará la caducidad de la autorización, entre otros supuestos determinados por las leyes, en los siguientes casos:

a) Por el abandono o falta de utilización del puesto de atraque durante un periodo consecutivo de seis meses, salvo causas justificadas relativas a invernadas o averías de las embarcaciones.

b) Por el impago de una liquidación en concepto de tasa portuaria X-5 durante un plazo de seis meses, que deberán ser naturales, con independencia de que su abono sea exigido de manera directa por la Administración portuaria o de que exista una subrogación en el pago por parte de un concesionario conforme a lo establecido en la Ley 6/2003, de 9 de diciembre, de tasas, precios y exacciones reguladoras de la Comunidad Autónoma de Galicia.

Para iniciar el expediente de caducidad será suficiente con que no se haya efectuado el ingreso en período voluntario. Una vez iniciado, podrá acordarse su archivo si antes de dictar la resolución se produce el abono íntegro de la deuda, incluidos los intereses y las cargas derivados del procedimiento de apremio, y se constituye la garantía que al respecto y de manera discrecional pueda fijar Puertos de Galicia.

c) Por el incumplimiento de las obligaciones impuestas por la normativa de aplicación o el incumplimiento de las obligaciones o condiciones esenciales definidas con tal carácter en el título de la autorización, cuya inobservancia esté expresamente prevista como causa de caducidad.

2. El procedimiento para declarar la caducidad, que preverá un trámite de audiencia a la persona titular, se desarrollará por vía reglamentaria.

TÍTULO V

Régimen general de la prestación de servicios y del desarrollo de actividades comerciales, industriales o de otra naturaleza en los puertos

CAPÍTULO I

De los servicios

Artículo 111. *Servicios prestados en los puertos e instalaciones marítimas de competencia de la Comunidad Autónoma.*

1. La actividad portuaria se desarrollará, cuando sea posible, en un marco de libre competencia entre operadores de servicios portuarios para el fomento de la actividad portuaria, el incremento de los tráficos y la mejora de la calidad de los servicios.

2. En los términos establecidos en la presente ley, se reconoce la iniciativa privada en la prestación de los servicios y el desarrollo de actividades económicas en los puertos.

3. La Administración portuaria autonómica promoverá las acciones que favorezcan la competencia en los puertos, pudiendo adoptar medidas de regulación, ordenación, control y explotación que sirvan para tal finalidad.

4. Los servicios prestados en los puertos solo podrán limitarse o denegarse en los casos en que las personas usuarias no reúnan las condiciones establecidas en esta ley, o en la Ley 6/2003, de 9 de diciembre, de tasas, precios y exacciones reguladoras de la Comunidad Autónoma de Galicia, en los reglamentos correspondientes, en los pliegos generales de los servicios o en el título correspondiente. La información sobre los servicios y las condiciones de prestación se realizará de acuerdo con la legislación que protege a las personas consumidoras y usuarias.

CAPÍTULO II

De los servicios portuarios

Artículo 112. *Concepto y clases de servicios portuarios.*

1. Son servicios portuarios las actividades de prestación de interés general que se ejecuten en los puertos de competencia de la Comunidad Autónoma de Galicia para atender las necesidades y exigencias de la explotación portuaria en condiciones de seguridad, eficacia, eficiencia, calidad, regularidad, continuidad, no discriminación y respeto al medio ambiente.

2. Los servicios portuarios se clasifican en servicios generales del puerto, cuya prestación está reservada a Puertos de Galicia, y servicios especiales, que se prestan por operadores privados bajo el principio de libre competencia, en los términos y con las limitaciones establecidas en la presente ley.

Artículo 113. *Concepto y enumeración de los servicios generales.*

1. Son servicios portuarios generales aquellos servicios comunes que permiten la realización de operaciones de tráfico portuario, cuya titularidad y prestación se reserva Puertos de Galicia y de los cuales se benefician las personas usuarias del puerto sin necesidad de solicitud, salvo en el caso de aquellos servicios generales de los puertos cuyo régimen de prestación establezca la necesidad de formular solicitud previa por parte del usuario.

2. Tendrán la consideración de servicios generales:

a) El servicio de control, ordenación y coordinación del tráfico portuario, tanto marítimo como terrestre.

b) El servicio de control y ordenación de las operaciones portuarias vinculadas a los servicios generales, a los específicos o a las restantes actividades que se desarrollen en el puerto.

c) Los servicios básicos de vigilancia y policía portuaria en las zonas comunes de los puertos, sin perjuicio de las competencias de otras administraciones.

d) Los servicios de prevención y control de emergencias, en los términos establecidos por la normativa sobre protección civil, mercancías peligrosas y demás normativa de aplicación, en colaboración con las administraciones competentes sobre protección civil, prevención y extinción de incendios, salvamento y lucha contra la contaminación.

e) Los servicios de señalización, balizamiento y otras ayudas a la navegación que sirvan de aproximación y acceso del buque al puerto, así como su balizamiento interior.

f) Los servicios de alumbrado en las zonas comunes del puerto.

g) Los servicios de limpieza habitual de las zonas comunes de tierra y agua.

h) El servicio de recepción de desechos generados por buques, que comprende la recepción de desechos y residuos de los anexos I, IV, V o VI del Convenio MARPOL 73/78.

i) El servicio de recogida de desechos generados en los puertos, que comprende todos aquellos residuos producidos por la realización de la actividad económica, industrial o comercial que se desarrolla en estos.

Quedan excluidos, entre otros, los desechos que se deriven de la actividad comercial, industrial y de servicios desarrolladas por los usuarios y sectores portuarios, por cualquier título que ampare su operatividad en los puertos, entre ellos los residuos de tipo industrial, de la construcción, los subproductos de animales tipo sandach y los sanitarios.

j) Cualquier otro servicio común que, por su vinculación con la seguridad portuaria, sea declarado como servicio general por orden de la persona titular de la consejería competente en materia de puertos.

Artículo 114. *Prestación de servicios portuarios generales.*

1. Los servicios portuarios generales serán gestionados directamente por la entidad pública empresarial Puertos de Galicia, sin perjuicio de que su prestación pueda excepcionalmente ser encomendada a terceros cuando no se ponga en riesgo la seguridad,

ni impliquen el ejercicio de autoridad, y el prestador del servicio haya obtenido el correspondiente título habilitante que lo faculte para ello.

2. En los espacios o instalaciones portuarias gestionadas en régimen de concesión administrativa, los servicios generales pueden ser prestados por el concesionario, cuando así conste en el título correspondiente.

3. Puertos de Galicia puede concertar convenios con otras administraciones u otras entidades públicas con la finalidad de gestionar los servicios portuarios generales.

4. Estos servicios serán prestados de acuerdo con las normas y criterios técnicos previstos en el Reglamento de explotación y policía.

5. La prestación de los servicios portuarios generales dará lugar a la exacción de la correspondiente tasa portuaria en los supuestos contemplados en la Ley 6/2003, de 9 de diciembre, de tasas, precios y exacciones reguladoras de la Comunidad Autónoma de Galicia.

6. El servicio de recepción de los desechos generados por los buques será de uso obligatorio, excepto nos supuestos previstos en la normativa de aplicación.

Artículo 115. *Concepto y clases de servicios portuarios especiales.*

1. Son servicios portuarios especiales las actividades de prestación que contribuyen y facilitan la realización de las operaciones portuarias.

2. La prestación de los servicios portuarios especiales corresponde al sector privado en régimen de competencia y requiere la previa solicitud de la persona interesada, salvo las excepciones previstas en la presente ley.

3. Los servicios portuarios especiales son los siguientes:

a) El servicio de actividades de manipulación de la carga, que comprende la carga, estiba, descarga, desestiba y trasbordo de mercancías.

b) El servicio al pasaje, que incluye el embarque y desembarque de pasajeros y pasajeras, así como la carga y descarga de equipajes y vehículos en régimen de pasaje.

c) Los servicios técnico-náuticos, y dentro de estos:

1.º El practicaje.
2.º El remolque portuario.
3.º El amarre y desamarre de buques.

d) **(Suprimida).**

e) Otros servicios no enumerados anteriormente, siempre que se recojan en los pliegos generales reguladores de los servicios portuarios.

Artículo 116. *Prestación de servicios portuarios especiales.*

1. Los servicios portuarios especiales se prestarán por operadores privados en régimen de libre competencia.

2. Por razones de control de los espacios, de capacidad técnica de las infraestructuras y superestructuras portuarias para asumir la actividad de los distintos operadores, de seguridad y de medio ambiente, la prestación de estos servicios requerirá la obtención de autorización que otorgará Puertos de Galicia, la cual estará sujeta a los pliegos generales reguladores de los servicios que serán aprobados por el Consejo Rector de la entidad pública empresarial. Estos pliegos contendrán las condiciones rectoras de la prestación y, cuando proceda, las tarifas máximas aplicables a las personas usuarias de los servicios.

3. Los prestadores de los servicios deberán cumplir las obligaciones de servicio público previstas en los pliegos reguladores con la finalidad de garantizar su prestación en condiciones de seguridad, continuidad, regularidad, cobertura, calidad y precio razonable, así como respeto al medio ambiente.

4. Las autorizaciones se otorgarán con carácter específico e individualizado para cada uno de los servicios que se enumeran en el artículo 115.3, excepto en lo relativo a los servicios técnico-náuticos, que podrán acumularse en una única autorización por motivos derivados de la demanda de personas usuarias existente en un puerto o en un área portuaria determinada.

5. La entidad pública empresarial Puertos de Galicia deberá adoptar las medidas precisas para garantizar una adecuada cobertura de las necesidades de servicios especiales en los puertos. A tal fin, cuando lo requieran las circunstancias por ausencia o insuficiencia de la iniciativa privada, Puertos de Galicia podrá asumir directamente, previa audiencia de las personas titulares de las autorizaciones vigentes, la prestación de servicios, sin perjuicio de que pueda solicitar la colaboración de terceros en su prestación por cualquier procedimiento previsto en las leyes y sin que ello implique la extinción de las autorizaciones en vigor ni impida la solicitud de nuevas autorizaciones.

6. Puertos de Galicia podrá autorizar, cuando proceda, la autoprestación y la integración de varios servicios especiales en un mismo operador. Las autorizaciones para la prestación de servicios portuarios especiales en régimen de autoprestación o de integración de servicios se sujetarán a los pliegos generales reguladores de los servicios, excluyéndose del contenido de dichas autorizaciones las condiciones relativas a la cobertura universal, estructura de las tarifas y tarifas máximas, así como las obligaciones relativas a la continuidad y regularidad en función de la demanda del puerto. Estas autorizaciones establecerán, en su caso, las compensaciones económicas que las personas titulares deberán abonar como contribución para que las obligaciones de servicio público que recaen sobre las personas titulares de autorizaciones abiertas al uso general puedan ser atendidas. El valor de esta compensación se establecerá para cada autorización de conformidad con los criterios objetivos, transparentes, proporcionales, equitativos y no discriminatorios establecidos al efecto en los pliegos generales reguladores de los servicios.

7. Cuando la prestación por terceros de servicios portuarios especiales precise el otorgamiento de una concesión o autorización de ocupación del dominio público portuario, ambas relaciones serán objeto de un expediente único, incorporándose la autorización para la prestación del servicio a la concesión o autorización de ocupación, sin perjuicio de la exigencia de las tasas que procedan por ambos conceptos.

8. La prestación por terceros de servicios portuarios especiales podrá vincularse también a la existencia de un contrato en vigor entre la persona titular de una concesión administrativa y el prestador del servicio, que implique una cesión parcial de la concesión, que tendrá que ser autorizada por Puertos de Galicia.

9. De acuerdo con los principios de objetividad y proporcionalidad y previa audiencia a las personas interesadas, Puertos de Galicia podrá modificar las condiciones de una autorización cuando se modifiquen las prescripciones reguladoras del servicio.

Artículo 117. *Obligaciones de servicio público.*

1. Son obligaciones de servicio público, de necesaria aceptación por todos los prestadores de servicios portuarios especiales en los términos en que se concreten en sus respectivas autorizaciones, las siguientes:

a) Mantener la continuidad y regularidad de los servicios en función de las características de la demanda, salvo causa de fuerza mayor, haciendo frente a las circunstancias adversas que puedan producirse con las medidas exigibles a un empresario o empresaria diligente. Para garantizar la continuidad de prestación del servicio, Puertos de Galicia podrá establecer servicios mínimos de carácter obligatorio.

b) Cooperar con Puertos de Galicia y la Administración marítima y, en su caso, con otros prestadores de servicio en las labores de salvamento, extinción de incendios, lucha contra la contaminación y prevención y control de emergencias. Asimismo, habrá de informar de aquellas incidencias que puedan afectar a cualquiera de estas materias o a la seguridad marítima en general.

c) Someterse a la potestad tarifaria, cuando proceda.

d) Colaborar en la formación práctica en la prestación del servicio, en el ámbito del puerto en el que se desarrolle la actividad.

e) Establecer una cobertura universal, con la obligación de atender a toda demanda razonable, en condiciones no discriminatorias.

2. Los pliegos reguladores recogerán las obligaciones establecidas en el apartado anterior, de acuerdo con lo previsto en la presente ley y en cualquier otra norma que sea de

aplicación, haciéndolos acordes con la iniciativa empresarial y la competencia entre servicios y con las necesidades particulares de los servicios prestados en cada puerto.

3. Las obligaciones de servicio público se aplicarán de forma que sus efectos sean neutrales en relación con la competencia entre prestadores de los servicios especiales.

Artículo 118. *Utilización de los servicios especiales.*

1. Los servicios especiales se prestarán previa solicitud de las personas usuarias a los operadores privados que cuenten con la preceptiva autorización. No obstante, la utilización del servicio de practicaje será obligatoria cuando así lo determine la Administración marítima conforme a lo previsto en la normativa de aplicación. Además, el Reglamento de explotación y policía podrá establecer, por razones de seguridad marítima, el uso obligatorio de otros servicios técnico-náuticos en función de las condiciones y características de las infraestructuras portuarias, el tamaño y tipo de buque y la naturaleza de la carga transportada, así como de las condiciones océano-meteorológicas.

Asimismo, el servicio de recepción de los residuos generados por los buques será de uso obligatorio, salvo en los supuestos contemplados en la normativa de aplicación.

2. Puertos de Galicia podrá establecer, por razones de operatividad y seguridad, normas complementarias y condiciones específicas de utilización de los servicios especiales, así como el ámbito geográfico al que se extiendan.

3. Cuando la utilización del servicio no sea obligatoria, Puertos de Galicia podrá imponer el uso de los servicios portuarios si por circunstancias extraordinarias considera que está en riesgo el funcionamiento, operatividad o seguridad del puerto.

4. Puertos de Galicia, en caso de impago del servicio, podrá autorizar a los prestadores la suspensión temporal del servicio hasta que se efectúe el pago o se garantice convenientemente la deuda que generó la suspensión.

Artículo 119. *Régimen de acceso a la prestación de los servicios especiales.*

1. Se reconoce el libre acceso a la prestación de los servicios portuarios especiales en régimen de competencia sin más limitaciones que las establecidas en la presente ley.

2. Cuando no esté limitado el número de prestadores, todas las personas interesadas en la prestación del servicio que reúnan los requisitos establecidos en esta ley y en los pliegos reguladores podrán optar a su prestación, previa presentación de la solicitud en cualquier momento y del otorgamiento por Puertos de Galicia con carácter reglado de la correspondiente autorización.

Cuando esté limitado el número de prestadores, las autorizaciones se otorgarán por concurso y las convocatorias de estos concursos y la adjudicación de los mismos se publicarán, cuando fuera exigible, en el *Diario Oficial de la Unión Europea*.

3. Podrán ser prestadoras de los servicios especiales las personas físicas o jurídicas españolas, de otros países de la Unión Europea o de terceros países, condicionadas estas últimas a la prueba de reciprocidad, salvo en los supuestos en los que los compromisos de la Unión Europea con la Organización Mundial del Comercio no exijan dicho requisito, que tengan plena capacidad de obrar, no estén incursas en causa de incompatibilidad y acrediten, en los términos previstos en el pliego regulador del servicio, el cumplimiento de los siguientes requisitos:

a) Justificar la solvencia económica, técnica y profesional para hacer frente a las obligaciones resultantes del servicio que se determinen en el pliego regulador de cada servicio.

b) Estar al corriente del cumplimiento de las obligaciones de carácter fiscal, laboral y social exigidas por la legislación vigente. Se considera que la persona interesada se encuentra al corriente de las obligaciones tributarias y con la Seguridad Social cuando concurran las circunstancias previstas en la legislación básica de contratos del sector público.

c) Cumplir las condiciones específicas necesarias para la adecuada prestación del servicio, de acuerdo con lo previsto en la presente ley y demás normativa de aplicación.

4. Las condiciones de acceso a la prestación en régimen de competencia que se fijen en los pliegos deberán ser transparentes, no discriminatorias, objetivas, adecuadas, necesarias y proporcionadas, y deberán garantizar los siguientes objetivos:

a) La adecuada prestación del servicio de acuerdo con los requisitos técnicos, ambientales, de seguridad y calidad que se establezcan.
b) El desarrollo de la planificación portuaria.
c) El comportamiento competitivo de los operadores del servicio.
d) La protección de las personas usuarias.
e) La protección de los intereses de Puertos de Galicia y de la seguridad pública.

5. Entre los requisitos técnicos para la prestación del servicio se incluirán medios humanos y materiales suficientes que, permitiendo desarrollar las operaciones unitarias habituales, tanto las más simples como las más complejas, en condiciones de seguridad, calidad, continuidad y regularidad en función de las características de la demanda, no impidan o limiten la competencia entre operadores.

6. Puertos de Galicia, de oficio, podrá limitar en cada puerto que gestione el número máximo de prestadores de cada servicio, por razones objetivas y motivadas derivadas de la disponibilidad de espacios, de capacidad de las instalaciones, de seguridad, de normas ambientales, así como de estudios razonables derivados de necesidades de la demanda existente. En los servicios de pasaje y de manipulación y transporte de mercancías, las anteriores limitaciones podrán aplicarse por el tipo de tráfico o carga.

La determinación del número de prestadores deberá obligatoriamente realizarse considerando el mayor número posible de prestadores que permitan las circunstancias concurrentes y se motivará atendiendo a la identificación clara de la restricción de la competencia en cuestión, la justificación de la necesidad del establecimiento de la restricción de acuerdo con el interés público y la acreditación de que no resulta posible acudir a alternativas viables que sean menos restrictivas de la competencia para conseguir el mismo fin de interés público.

7. El acuerdo de limitación, que incluirá la determinación del número máximo de prestadores, se adoptará por el Consejo Rector de Puertos de Galicia y podrá afectar a toda la zona de servicio del puerto o a una parte de esta. El acuerdo de limitación se publicará en el *Diario Oficial de Galicia*.

Cuando la causa de limitación sea la seguridad marítima, Puertos de Galicia solicitará un informe a la Dirección General de la Marina Mercante.

Cuando la causa de limitación sea ambiental, Puertos de Galicia solicitará un informe a la Administración medioambiental competente, que se entenderá en sentido favorable si transcurriera el plazo de un mes sin que haya sido emitido de forma expresa, salvo que la normativa sectorial de aplicación disponga otra cosa.

8. En la medida en que se alteren las causas que la motivaron, o previamente a la convocatoria de un nuevo concurso, esta limitación será revisable total o parcialmente por el Consejo Rector de Puertos de Galicia, con sometimiento a los mismos trámites seguidos para su establecimiento. También podrá ser revisada a instancias de cualquier persona interesada, sometiéndose a idénticos trámites de los seguidos para su establecimiento.

9. Cuando se limite el número de prestadores, las autorizaciones se otorgarán previa celebración del concurso, para lo cual Puertos de Galicia elaborará y aprobará el pliego de bases de cada concurso, que contendrá, al menos, la determinación del número máximo de prestadores, los requisitos para participar en el concurso, el plazo máximo de la autorización, la documentación e información que deben aportar las personas participantes y los criterios de adjudicación, los cuales habrán de ser objetivos y no discriminatorios.

10. Cuando el número de prestadores de un servicio esté limitado, el plazo máximo de vigencia de las autorizaciones será menor que el establecido con carácter general para los servicios portuarios especiales sin limitación del número de prestadores, en los términos establecidos en el artículo 121.

11. Sin perjuicio de lo previsto en los apartados anteriores, dada la singularidad y especial incidencia del servicio de practicaje en la seguridad marítima, el número de prestadores del mismo quedará limitado a un único prestador en cada área portuaria. A estos efectos, se entiende como área portuaria aquella que sea susceptible de explotación

totalmente independiente en función de sus límites geográficos, incluida su accesibilidad marítima. Esta limitación deberá quedar debidamente justificada en el expediente.

12. La limitación del número de prestadores de los demás servicios técnico-náuticos procederá en los casos en los cuales así se requiera por el órgano estatal competente en materia de marina mercante.

13. En la delimitación de los espacios y usos portuarios previstos en la presente ley se podrán determinar el tipo de servicios especiales, así como las actividades comerciales e industriales que puedan realizarse en la totalidad de la zona de servicio del puerto o en parte de la misma, en particular el tipo de tráfico y las categorías de mercancías que podrán manipularse en el puerto y la asignación de espacio o capacidad de infraestructura para tales actividades, sin que ello constituya, en su caso, limitación del número de prestadores del servicio.

14. Las autorizaciones podrán ser transmitidas, previa autorización de Puertos de Galicia, siempre que se haga a favor de una persona física o jurídica que cumpla los requisitos previstos en el apartado 3, que las personas que realizan la transmisión y las adquirentes cumplan los requisitos establecidos en las prescripciones reguladoras del servicio y que, en su caso, se cumplan los requisitos previstos en el artículo 77 cuando la autorización se transmita conjuntamente con la concesión de dominio público. La transmisión tendrá, respecto a los contratos de trabajo del personal al servicio de la persona titular de la autorización, los efectos previstos en la legislación y convenios laborales.

Artículo 120. *Contenido de los pliegos reguladores de los servicios portuarios especiales.*

1. Los pliegos reguladores del servicio incluirán, entre otras cláusulas, las relativas a:

a) Requisitos de capacidad.

b) Requisitos de solvencia económica, técnica y profesional para hacer frente a las obligaciones resultantes del servicio que se determinen en el pliego regulador de cada servicio.

c) Cobertura universal, con la obligación de atender toda demanda razonable en condiciones no discriminatorias.

d) Objeto del servicio y ámbito geográfico al que se extiende la prestación del servicio. En este apartado se podrá acordar la concentración de la prestación de determinados servicios en puertos e instalaciones concretas, en razón de la mejor eficiencia del servicio en cuanto a atención a las personas usuarias y demandas de operatividad de la comercialización de la pesca y mercancías descargadas en los puertos, que en materia de disponibilidad de infraestructuras, superestructuras, servicios portuarios generales, sistemas ambientales y de seguridad se requieran para la actividad de los operadores.

e) Obligaciones de servicio público para que el servicio se preste en condiciones de regularidad y continuidad.

f) Obligaciones de servicio público relacionadas con la colaboración en labores de salvamento.

g) Obligaciones de servicio público relacionadas con la seguridad del puerto y lucha contra la contaminación.

h) Obligaciones de protección del medio ambiente, si procede.

i) Cuantificación de las cargas anuales, de las obligaciones de servicio público, criterios de revisión de dicha cuantificación, así como criterios de distribución, objetivos, transparentes, proporcionales, equitativos y no discriminatorios, de dichas obligaciones entre los prestadores del servicio en el caso de prestación en régimen de libre competencia, entre los que se tomará en consideración la cuota de mercado de cada uno de ellos.

j) Medios materiales mínimos y sus características.

k) Medios humanos mínimos y su calificación.

l) Condiciones técnicas, ambientales y de seguridad de prestación del servicio y, en su caso, de las instalaciones y equipamiento asociadas al mismo, incluyendo niveles mínimos de productividad, rendimiento y de calidad.

m) Cuando proceda, tarifas máximas aplicables a las personas usuarias de los servicios.

n) Obligaciones de proporcionar a Puertos de Galicia la información que precise para garantizar el funcionamiento del servicio y que le sea requerida para el debido cumplimiento de sus funciones.

ñ) Determinación de la inversión significativa.

o) Plazo de vigencia de la autorización.

p) Garantías que aseguren el cumplimiento de las obligaciones y responsabilidades.

q) Tasas que procedan conforme a lo establecido en la presente ley y en la Ley 6/2003, de 9 de diciembre, de tasas, precios y exacciones reguladoras de la Comunidad Autónoma de Galicia.

r) Tarifas que los prestadores podrán percibir, en su caso, cuando intervengan en servicios de emergencia, extinción de incendios, salvamento o lucha contra la contaminación.

s) Causas de extinción, entre las cuales deberán figurar las relativas al incumplimiento de las obligaciones de servicio público, de las exigencias de seguridad para la prestación del servicio y de las obligaciones de protección del medio ambiente que procedan.

2. Los pliegos reguladores del servicio no contendrán exigencias técnicas para la prestación de los servicios que alteren injustificadamente las condiciones de competencia ni cualquier otro tipo de cláusula que afecte a la libre concurrencia en el mercado.

Artículo 121. *Plazo de las autorizaciones de prestación de servicios portuarios especiales.*

1. El plazo máximo de vigencia de las autorizaciones para la prestación de servicios portuarios especiales será de quince años.

Cuando para la prestación del servicio se prevea una inversión significativa en equipos y material móvil, el plazo máximo de vigencia será de treinta años, y cuando dicha inversión significativa se produzca en equipos y materiales móviles y obras e infraestructuras vinculadas a una concesión administrativa, el plazo máximo de vigencia será necesariamente coincidente con el plazo de vigencia de la concesión, establecido en el artículo 67 de la presente ley.

2. Salvo en el caso del servicio de practicaje, cuando estuviera limitado el número de prestadores de un servicio portuario, el plazo máximo será, al menos, un veinticinco por ciento inferior al que corresponda según lo establecido en los supuestos anteriores.

3. Cuando no exista limitación del número de prestadores, las autorizaciones podrán ser renovadas previa solicitud de la persona interesada realizada con una antelación mínima de tres meses antes del vencimiento de la autorización, y siempre que la persona titular cumpla con los requisitos previstos en esta ley y en las prescripciones vigentes de regulación del servicio.

Se exceptúan de lo anterior las autorizaciones vinculadas a una concesión administrativa otorgadas por el plazo máximo establecido en el artículo 67 de esta ley.

El plazo de vigencia de las autorizaciones no es renovable cuando estuviera limitado el número de prestadores del servicio.

Transcurrido el plazo de tres meses desde la entrada de la solicitud en el registro del organismo competente para su tramitación sin que se haya notificado resolución expresa, se entenderá otorgada la renovación.

Artículo 122. *Extinción de las autorizaciones de prestación de servicios portuarios especiales.*

1. Las autorizaciones para la prestación de servicios portuarios especiales se extinguirán por alguna de las causas siguientes:

a) Vencimiento del plazo de vigencia previsto en la autorización.

b) Revocación por pérdida o incumplimiento de los requisitos previstos para poder acceder a prestar el servicio, o no adaptación a las prescripciones reguladoras del servicio cuando fueran modificadas.

c) Resolución por incumplimiento de las condiciones del pliego regulador del servicio y de la autorización que se definan como esenciales en dichos documentos.

d) Extinción de la autorización o concesión, de la autorización u ocupación del dominio público portuario que se precise para la prestación del servicio o del contrato al que se refiere el artículo 116.7.

e) Por las demás causas previstas en los pliegos reguladores del servicio.

2. Corresponde a la persona titular de la Presidencia de Puertos de Galicia acordar la extinción de las autorizaciones, previa tramitación del procedimiento, en el que se dará audiencia a la persona interesada.

Artículo 123. *Separación contable.*

Las personas titulares de autorizaciones para la prestación de servicios portuarios especiales, del mismo modo que las personas titulares de autorizaciones para el ejercicio de actividades comerciales, industriales o de otra naturaleza que se regulan en el capítulo II del presente título, vinculadas o no a una concesión o autorización de ocupación del dominio público portuario, deberán llevar, para cada uno de los servicios que presten, una estricta separación contable con arreglo a los usos y prácticas comerciales admitidas, entre dichos servicios y actividades, y aquellos que presten fuera del ámbito portuario.

CAPÍTULO II

De las actividades comerciales e industriales y de otra naturaleza

Artículo 124. *Régimen general aplicable a las actividades comerciales, industriales o de otra naturaleza prestadas por terceros.*

1. Por razones de control de espacios, de capacidad técnica de las infraestructuras y superestructuras portuarias para asumir la actividad de los distintos operadores, de seguridad y de medio ambiente, el ejercicio de actividades comerciales, industriales o de otra naturaleza en el ámbito portuario, sean o no de carácter portuario, requerirá la obtención de una autorización que otorgará Puertos de Galicia y que se supeditará a que se trate de usos permitidos en el dominio público portuario de acuerdo con lo previsto en la presente ley y restante normativa de aplicación.

2. El plazo de vigencia de estas autorizaciones será el que se determine en los pliegos de condiciones generales de cada actividad o conjunto de actividades. Cuando para el ejercicio de una actividad comercial, industrial o de otra naturaleza se haya requerido la ocupación del dominio público portuario, el plazo deberá ser el mismo que el autorizado para la ocupación demanial y se tramitará un solo expediente en el cual se otorgará un único título administrativo, en el que por el mismo plazo se autorice la actividad y la ocupación del dominio público portuario.

3. El otorgamiento de una autorización no exime a la persona titular de la obtención y mantenimiento en vigor de las licencias, permisos y autorizaciones que sean legalmente exigibles, ni del pago de los impuestos que sean de aplicación. No obstante, cuando estos se obtengan con anterioridad a la autorización que otorga Puertos de Galicia, su eficacia quedará demorada hasta que se otorgue esta.

4. Con carácter general, las actividades comerciales, industriales o de otra naturaleza se prestarán en régimen de concurrencia, y en el caso de las actividades comerciales e industriales de carácter portuario, Puertos de Galicia adoptará las medidas encaminadas a promover la competencia.

5. A efectos de la presente ley, son actividades comerciales e industriales de carácter portuario las actividades de prestación de naturaleza comercial o industrial que, no teniendo la consideración de servicios portuarios, estén directamente vinculadas a la actividad portuaria.

6. Para el ejercicio de actividades comerciales o industriales directamente relacionadas con la actividad portuaria, la Presidencia de Puertos de Galicia podrá aprobar pliegos de condiciones generales al objeto de garantizar su realización de forma compatible con los usos portuarios y el funcionamiento operativo del puerto en condiciones de seguridad y calidad ambiental. Entre las condiciones habrán de incluirse las relativas al desarrollo de actividad, plazo, que podrá ser indefinido salvo que se vincule a un título de ocupación de

dominio público, seguros, garantías, causas de extinción y tasas que procedan de acuerdo con lo dispuesto en la Ley 6/2003, de 9 de diciembre, de tasas, precios y exacciones reguladoras de la Comunidad Autónoma de Galicia.

7. Los pliegos de condiciones generales podrán ser específicos para una actividad determinada o referirse a un conjunto de actividades. Entre los específicos que se podrán aprobar se incluyen los de consignación de buques y mercancías, lonjas, avituallamiento de combustible, puesta a disposición de medios mecánicos, almacenamiento y depósitos y transporte horizontal.

Artículo 125. *Actividades comerciales, industriales o de otra naturaleza prestadas por la entidad pública empresarial Puertos de Galicia.*

Puertos de Galicia podrá prestar las actividades previstas en este capítulo cuando estén directamente relacionadas con la actividad portuaria, siempre que sea preciso para atender posibles deficiencias de la iniciativa privada. En contraprestación por estos servicios se exigirán las correspondientes tarifas, que tendrán naturaleza de precios privados.

TÍTULO VI

Reglamento de explotación y policía, potestades de inspección y seguridad y régimen de las sanciones

CAPÍTULO I

Reglamento de explotación y policía de Puertos de Galicia

Artículo 126. *Reglamento de explotación y policía.*

1. La entidad pública empresarial Puertos de Galicia elaborará un Reglamento de explotación y policía de los puertos e instalaciones marítimas sujetas al ámbito de aplicación de la presente ley, en el cual se establecerán las normas generales de funcionamiento de los diferentes servicios y operaciones, que incluirá igualmente especificaciones y graduaciones al cuadro de infracciones y sanciones previstas en este título.

2. El Reglamento de explotación y policía será elevado para su aprobación, a propuesta de la consejería competente en materia de puertos, al Consejo de la Xunta de Galicia.

CAPÍTULO II

Potestades de inspección y seguridad

Artículo 127. *Inspección y vigilancia.*

1. Sin perjuicio de las competencias de otras administraciones públicas, se atribuye a la entidad pública empresarial Puertos de Galicia la potestad de inspección y vigilancia necesaria para garantizar el cumplimiento de la presente ley en relación con los servicios, operaciones, ocupaciones y actividades en general, incluida la señalización y la circulación viaria que se desarrolle en los puertos e instalaciones marítimas, cualquiera que sea el régimen de uso del espacio portuario o la forma de prestación de los servicios.

2. Dichas funciones se llevarán a cabo, en la forma que determine el Reglamento de explotación y policía, por personal de Puertos de Galicia debidamente cualificado, quien tendrá la consideración de agente de autoridad en el ejercicio de sus funciones y en actos de servicio.

3. Las personas titulares de concesiones y autorizaciones están obligadas a desarrollar labores de vigilancia de sus instalaciones, adoptando las medidas oportunas para la prevención de infracciones y presentando de manera inmediata denuncia de producirse estas. Asimismo, prestarán asistencia a Puertos de Galicia en el ejercicio de la potestad de inspección, de acuerdo con lo establecido en el Decreto 130/2013, de 12 de agosto, por el que se regula la explotación de los puertos deportivos y de las zonas portuarias de uso

náutico-deportivo de competencia de la Comunidad Autónoma de Galicia, y los reglamentos de explotación de cada puerto.

Artículo 128. *Abandono de barcos, vehículos y otros objetos.*

1. Puertos de Galicia podrá adoptar las medidas necesarias para garantizar el tráfico portuario y la disponibilidad de los espacios portuarios, los atraques y los puntos de amarre. A tales efectos, podrá adoptar la declaración de situación de abandono de un barco, lo que permitirá su traslado, varada, anclaje o tratamiento como residuo.

2. La declaración de situación de abandono exigirá la tramitación del correspondiente procedimiento, en el que se acreditarán las circunstancias expresadas y se dará audiencia a la persona propietaria y a la consignataria en la forma prevista en la legislación reguladora del procedimiento administrativo común.

3. A efectos de la presente ley, se consideran abandonados:

a) Los barcos que permanezcan durante más de tres meses consecutivos atracados, amarrados, fondeados o depositados en seco en el mismo lugar dentro del puerto, sin actividad apreciable exteriormente, y sin haber abonado las tasas correspondientes.

b) Los barcos que no tengan matrícula o los datos suficientes para la identificación de la persona titular o consignataria de ellos y que se encuentren en el puerto sin autorización.

4. Corresponde a Puertos de Galicia la propiedad de los buques que hayan sido declarados en situación de abandono de acuerdo con esta ley. Declarado el abandono del buque, Puertos de Galicia acordará su enajenación y aplicará su producto a las atenciones propias de la entidad, o procederá al hundimiento del buque cuando, por su estado, así lo aconsejen razones de seguridad marítima.

5. En las situaciones que requieran urgente intervención por necesitarlo el tráfico portuario, la navegabilidad y la explotación del puerto, como los supuestos en los que el fondeo o localización de un barco en aguas portuarias o en la superficie en seco obstruyera el acceso al canal de navegación, impidiera el paso de la bocana del puerto u obstaculizara las labores propias de la explotación, Puertos de Galicia, previo requerimiento a la persona propietaria o consignataria por cualquier medio técnico que permita acreditar su realización, podrá adoptar las medidas provisionales de emergencia que sean necesarias, entre las cuales se incluirá la retirada y el traslado forzoso del barco.

6. Puertos de Galicia podrá asimismo declarar en situación de abandono a los vehículos, maquinaria y objetos en general, en el ámbito del dominio público portuario, siempre que permanezcan por un periodo superior a un mes en el mismo lugar y presenten condiciones que permitan presumir racionalmente la situación de abandono. En relación con el tratamiento residual de los vehículos, Puertos de Galicia actúa como administración competente en materia de tráfico.

Artículo 129. *Medidas para garantizar la seguridad en los espacios portuarios.*

1. La entidad pública empresarial Puertos de Galicia podrá prohibir o limitar el tránsito de personas y vehículos en los espacios portuarios por razones de seguridad, al objeto de impedir accidentes, preservar el dominio público portuario o las embarcaciones.

2. Dichas limitaciones se establecerán en la delimitación de los espacios y usos portuarios, en los títulos de concesiones o mediante resolución específica al respecto de la entidad pública empresarial Puertos de Galicia.

3. La entidad pública empresarial Puertos de Galicia, previo informe del órgano competente de la Administración general del Estado, podrá ordenar la adopción inmediata de las medidas necesarias para evitar los daños que pueda provocar un buque u otra embarcación en peligro de hundimiento o en situación de causar daños a bienes o elementos portuarios o a otras embarcaciones.

La entidad pública empresarial Puertos de Galicia, cuando un buque presente peligro de hundimiento en el puerto, requerirá a la persona propietaria o consignataria para que dicho buque abandone el puerto, repare el buque o adopte las medidas necesarias en el plazo fijado al efecto. Si estas personas no lo hacen, Puertos de Galicia podrá trasladarlo o proceder a su hundimiento o varada, a costa de ellas, en un lugar en donde no se perjudique la actividad portuaria, navegación o pesca, ni constituya un riesgo grave para las personas o

bienes, provoque un daño al medio ambiente o pueda convertirse en un foco de contaminación.

En los supuestos de hundimiento de un buque en las aguas del puerto, la entidad pública empresarial Puertos de Galicia indicará a sus titulares, armadores o a las compañías aseguradoras dónde deben situar sus restos o el buque una vez reflotado, dentro del plazo que al efecto determine, así como las garantías o medidas de seguridad a tomar para evitar un nuevo hundimiento. Si incumplieran los acuerdos de Puertos de Galicia, esta entidad podrá utilizar para el rescate del buque hundido los medios de ejecución forzosa previstos en el ordenamiento jurídico.

4. En caso de que un buque o embarcación impidiera o dificultara el libre tránsito dentro de las aguas del puerto, u obstaculizara la actividad portuaria por encontrarse fondeado sin autorización o en un lugar distinto del autorizado, se podrán adoptar, con carácter inmediato, todas las medidas que resulten precisas para restablecer la legalidad infringida o la actividad portuaria afectada, pudiendo en particular procederse a la retirada de aquel buque o embarcación a cargo de la persona infractora. Las mismas medidas podrán aplicarse cuando se efectúen atraques en contravención de las instrucciones recibidas o sin autorización, particularmente en superficies otorgadas en exclusiva en virtud de concesiones o autorizaciones, o sin tener en cuenta las especializaciones de los muelles para las diferentes clases de embarcaciones y cargas.

Los vehículos, efectos, mercancías o bienes de cualquier clase que se encuentren depositados en las explanadas de un puerto sin autorización o en un lugar distinto del autorizado y produciendo alteraciones en el normal funcionamiento de la explotación podrán también ser retirados a cargo de la persona infractora, sin perjuicio de las competencias de otros órganos.

5. Cuando con ocasión de un procedimiento judicial o administrativo se acordara la retención, conservación o depósito de algún buque, Puertos de Galicia podrá instar de la autoridad judicial el hundimiento del buque o su enajenación en pública subasta cuando la estancia del buque en el puerto produzca un peligro real o potencial a las personas o a los bienes, o cause grave quebranto a la explotación del puerto.

6. En todos los supuestos de embargo o retención judicial o administrativa de buques, como medida de garantía de la actividad portuaria, Puertos de Galicia determinará o modificará el emplazamiento del buque en el puerto, dando cuenta en todo caso de ello a la autoridad judicial o administrativa que decretó el embargo o retención.

7. Las operaciones y actividades productivas que se desarrollen en el puerto se programarán y ejecutarán con arreglo a lo dispuesto en la normativa en materia de prevención de riesgos laborales.

CAPÍTULO III

Infracciones

Artículo 130. *Concepto y clasificación de las infracciones.*

1. Constituyen infracciones administrativas las acciones y omisiones tipificadas y sancionadas en la presente ley.

2. Las infracciones se clasifican en leves, graves y muy graves.

Artículo 131. *Infracciones leves.*

Son infracciones leves las acciones u omisiones que, no teniendo la consideración de graves o muy graves, se encuentren tipificadas en alguno de los supuestos siguientes:

a) El incumplimiento de las instrucciones de régimen de servicio, inspección y vigilancia y policía del puerto dadas por los responsables del puerto en el ejercicio de sus competencias, en relación con el desarrollo de las operaciones o actividades en los puertos, tanto terrestres como marítimas, realizadas en el ámbito del puerto.

b) El atraque de embarcaciones sin autorización o en lugar distinto del autorizado.

c) La realización de operaciones portuarias con peligro para las obras, instalaciones, equipo portuario u otros buques, o sin tomar las precauciones necesarias.

d) La utilización no autorizada, inadecuada o sin las condiciones de seguridad suficientes de las instalaciones o equipos portuarios, independientemente de su titularidad.

e) La obstrucción a las actuaciones de inspección o vigilancia que no deba ser calificada como grave.

f) La omisión o aportación defectuosa, voluntariamente o por negligencia inexcusable, de cualquier información que, vinculada a la actividad autorizada a la persona inculpada en el puerto, se tenga que suministrar a Puertos de Galicia para el desarrollo de las competencias y potestades que tiene encomendadas, bien sea por prescripción legal o bien a requerimiento de esta.

g) El mero retraso en el cumplimiento de la obligación de facilitar a la Administración portuaria la información íntegra y en el plazo al que obligue la ley, los reglamentos o que requiera la administración, en particular la necesaria a efectos estadísticos y para liquidar tarifas y tasas, así como la relativa a embarcaciones de base y tránsito, cuando tal información se hubiera facilitado íntegra y correctamente.

h) La información incorrecta facilitada a los responsables del puerto sobre los tráficos de buques, mercancías, pasajeros y pasajeras y vehículos de transporte terrestre, especialmente sobre los datos que sirvan de base para la aplicación de las tasas y otros ingresos portuarios.

i) Causar directamente daños a obras, instalaciones, equipos, mercancías y medios de transporte situados en la zona portuaria en una cuantía que no supere los 6.000 euros.

j) Cualquier acción u omisión que cause daños o menoscabo a los bienes del dominio público portuario o a su uso y explotación.

k) La ocupación del dominio público portuario sin el correspondiente título.

l) La realización sin la debida autorización de actividades comerciales, industriales o de otra naturaleza o de prestación de servicios.

m) El incumplimiento de las condiciones esenciales de la superficie de dominio ocupada autorizada, de la definición de las obras e instalaciones autorizadas, del objeto, uso y destino autorizado, de la seguridad y medio ambiente y de la garantía y cobertura de servicio establecidas en los correspondientes títulos administrativos de ocupación y de las autorizaciones que habiliten para la prestación de servicios o el desarrollo de actividades comerciales, industriales o de otra naturaleza, sin perjuicio de su caducidad o resolución.

n) La realización de obras o instalaciones sin el correspondiente título habilitante o el incumplimiento de las condiciones esenciales de la superficie de dominio ocupada autorizada, de la definición de las obras e instalaciones autorizadas, del objeto, uso y destino autorizado y de la seguridad y medio ambiente establecidas en el título otorgado, siempre y cuando el valor de la obra ejecutada sea inferior a 6.000 euros, en los supuestos en los que se atendiera en el plazo otorgado a los requerimientos de paralización.

ñ) La publicidad exterior no autorizada en el espacio portuario.

o) El incumplimiento de la normativa o de las instrucciones que en materia de seguridad marítima o de prevención y lucha contra la contaminación se dicten por los órganos competentes.

p) El incumplimiento de las normas o la inobservancia de las prohibiciones contenidas en el Reglamento de servicio y policía sobre el normal desarrollo de las actividades portuarias y sobre el uso de las obras, instalaciones y servicios de los puertos, así como sobre el mantenimiento de la limpieza y seguridad de las aguas o zonas comunes del puerto.

q) La realización de reparaciones, carenas y recogidas con riesgo de causar contaminación.

r) El vertido de basura, escombros o cualquier clase de residuos no contaminantes en terrenos, instalaciones, obras o equipos portuarios.

s) El vertido de sustancias y residuos no contaminantes en las aguas del puerto.

t) El estacionamiento de vehículos en lugares no autorizados sin que estén en todo momento junto a ellos sus conductores o conductoras.

u) Acampar y practicar juegos, pruebas deportivas o exhibiciones de cualquier tipo en zona portuaria, cuando ello no estuviera expresamente autorizado.

v) Bañarse o sumergirse en las aguas interiores del puerto y pescar desde los muelles o con cualquier tipo de arte en las dársenas y aguas portuarias, cuando ello no estuviera expresamente autorizado.

Artículo 132. *Infracciones graves.*

Son infracciones graves las acciones u omisiones tipificadas en el artículo anterior cuando supongan lesión a alguna persona que motive baja por incapacidad laboral no superior a siete días, o daños o pérdidas superiores a 6.000 euros y no superiores a 60.000 euros; las que pongan en peligro la seguridad de las operaciones portuarias; la comisión de una infracción leve, cuando, en el plazo de un año, el mismo sujeto haya sido sancionado por una o más infracciones leves y la resolución o resoluciones sancionadoras hayan sido firmes en la vía administrativa; las que perturben el normal funcionamiento de los servicios o actividades del puerto; y, en todo caso, las siguientes:

a) Las que impliquen un riesgo grave para la salud o seguridad de las vidas humanas o la integridad del medio ambiente, siempre que no fueran constitutivas de infracción penal.

b) El vertido de basura, escombros o cualquier clase de residuos contaminantes en terrenos, instalaciones, obras o equipos portuarios.

c) El vertido de sustancias y residuos contaminantes en las aguas del puerto.

d) El vertido no autorizado desde buques o artefactos flotantes de productos sólidos, líquidos o gaseosos en la zona II, exterior de las aguas portuarias.

e) La obstrucción, que no deba ser calificada como leve, al ejercicio de las funciones de policía, inspección y vigilancia que corresponda a Puertos de Galicia, y en particular a los celadores y celadoras guardamuelles.

f) El falseamiento de la información suministrada a Puertos de Galicia por propia iniciativa o a requerimiento de esta entidad.

g) Causar directamente daños a obras, instalaciones, equipos, mercancías y medios de transporte situados en la zona portuaria en una cuantía que supere los 6.000 euros.

h) La omisión por el capitán o capitana de solicitar los servicios que resulten obligatorios según las disposiciones vigentes.

i) La ocupación del dominio público portuario sin el título correspondiente, cuando se hubiese desatendido un requerimiento expreso de los responsables del puerto para el cese de su conducta.

j) La realización de obras o instalaciones sin el correspondiente título habilitante o el incumplimiento de las condiciones esenciales de la superficie de dominio ocupada autorizada, de la definición de las obras e instalaciones autorizadas, del objeto, uso y destino autorizado y de la seguridad y medio ambiente establecidas en el título otorgado, siempre y cuando el valor de la obra ejecutada sea igual o superior a 6.000 euros, o, independientemente del valor de las obras, cuando no se hubiesen atendido en el plazo otorgado los requerimientos de paralización.

k) La realización sin la debida autorización de actividades comerciales, industriales o de otra naturaleza o de prestación de servicios cuando se hubiese desatendido un requerimiento expreso de los responsables del puerto para el cese de su conducta.

Artículo 133. *Infracciones muy graves.*

Son infracciones muy graves las acciones u omisiones recogidas en los dos artículos anteriores cuando ocasionen lesión a alguna persona que motive su baja por incapacidad laboral superior a siete días, o daños o pérdidas superiores a 60.000 euros; las que pongan en grave peligro la seguridad de las operaciones portuarias; la comisión de una infracción grave, cuando, en un plazo de un año, el mismo sujeto haya sido sancionado por una o más infracciones graves y la resolución o resoluciones sancionadoras hayan sido firmes en la vía administrativa; y, en todo caso, las siguientes:

a) Las que impliquen un riesgo muy grave para la salud o seguridad de las vidas humanas o la integridad del medio ambiente, siempre que no fueran constitutivas de infracción penal.

b) El vertido no autorizado desde buques o artefactos flotantes de productos sólidos, líquidos o gaseosos en la zona I, interior de las aguas portuarias.

c) La realización, sin el debido título administrativo conforme a la presente ley, de cualquier tipo de obras o instalaciones en el ámbito portuario, siempre y cuando el valor de la obra ejecutada sea superior a 60.000 euros, así como el aumento de la superficie ocupada o del volumen o altura construidos sobre los autorizados, siempre que se hubiera desatendido

el requerimiento expreso de Puertos de Galicia para el cese de la conducta abusiva o que, habiéndose notificado la incoación del expediente sancionador, se hubiese persistido en tal conducta.

d) El incumplimiento de las normas o instrucciones dadas por las autoridades competentes por razón de seguridad, custodia, manipulación, almacenamiento y prevención de riesgos, en relación con las operaciones portuarias que tengan por objeto materiales explosivos o peligrosos, o susceptibles de ocasionar daños al medio ambiente.

Artículo 134. *Prescripción.*

1. El plazo de prescripción de las infracciones será de tres años para las muy graves, de dos años para las graves y de un año para las leves. El plazo de prescripción comenzará a contarse desde el día en que la infracción se hubiera cometido.

2. En el supuesto de infracciones continuadas, el plazo de prescripción comenzará a contarse desde que hubiese finalizado la conducta infractora.

3. El transcurso de los plazos de prescripción establecidos en este artículo no impedirá la exigencia de la restitución de las cosas o su reposición a su estado anterior, y de la obligación de indemnizar los daños y perjuicios causados.

4. La prescripción se interrumpirá por alguna de las causas previstas en la Ley 40/2015, de 1 de octubre, de régimen jurídico del sector público.

Artículo 135. *Responsables.*

1. Son responsables de las infracciones administrativas las personas físicas o jurídicas siguientes:

a) Los autores de las acciones u omisiones tipificadas como infracción en la presente ley. Si la infracción se ha cometido en el ámbito propio de las actividades de la empresa con la que estos tienen una relación de dependencia, la empresa será responsable solidaria.

b) En el caso de incumplimiento de las condiciones de un contrato o un título administrativo, la persona adjudicataria del contrato o la persona titular del título administrativo, o el tercero cesionario. En los supuestos de omisiones de la autorización e inscripción de la cesión, la responsabilidad será solidaria entre la persona cedente y la cesionaria.

c) En el caso de infracciones relacionadas con las embarcaciones, las armadoras o armadores y las consignatarias o consignatarios respectivos con carácter solidario, y, subsidiariamente, las capitanas o capitanes o las patronas o patrones.

Lo anterior se entiende sin menoscabo de las responsabilidades que puedan corresponder al prestador del servicio de practicaje y al práctico o práctica en el ejercicio de su función, de acuerdo con su regulación específica.

d) En el caso de obras, instalaciones y actividades sin título suficiente, responderán solidariamente el promotor de la actividad, la empresaria o empresario que la ejecuta y la técnica o técnico director de la misma.

2. De las sanciones pecuniarias impuestas a personas jurídicas serán responsables subsidiariamente los administradores que no hayan realizado los actos necesarios que fueran de su incumbencia para el cumplimiento de las obligaciones infringidas, hayan consentido el incumplimiento por quienes de ellos dependan o hayan adoptado acuerdos que hicieran posible la comisión de tales infracciones.

3. En los supuestos de comunidades de bienes y demás entidades que, carentes de personalidad jurídica, constituyan una unidad económica o patrimonio separado, serán responsables solidarias las personas titulares o las personas que participen de forma conjunta.

4. Las sanciones impuestas a diferentes sujetos a consecuencia de una misma infracción tendrán entre sí carácter independiente.

CAPÍTULO IV

Sanciones y otras medidas

Artículo 136. *Principios generales.*

1. Toda acción u omisión que sea constitutiva de infracción será sancionada con la multa que proceda de acuerdo con lo establecido en el artículo 137.

2. Cuando de la comisión de una infracción se derive necesariamente la comisión de otra u otras, deberá imponerse únicamente la sanción correspondiente a la infracción más grave cometida.

3. Cuando la infracción pudiera ser constitutiva de delito o falta, se dará traslado al Ministerio Fiscal, suspendiéndose el procedimiento sancionador mientras la autoridad judicial no haya dictado sentencia firme o resolución que ponga fin al proceso. En estos casos, la continuación del expediente sancionador solo será posible en el caso de ausencia de sanción penal o de inexistencia de identidad de sujeto, hecho y fundamento, quedando vinculado el órgano administrativo por los hechos declarados probados por resoluciones judiciales penales firmes.

4. Sin perjuicio de la sanción penal o administrativa que se imponga, la persona infractora estará obligada a la restitución de las cosas y a la reposición de las mismas a su estado anterior, con la indemnización de los daños irreparables y perjuicios causados en el plazo que se fije en la resolución correspondiente.

5. Igualmente, la suspensión del procedimiento sancionador no será óbice para que se cumplan y ejecuten inmediatamente las medidas administrativas adoptadas para salvaguardar la actividad portuaria, la seguridad y ordenación del tráfico marítimo y la protección del medio ambiente.

6. Las personas adjudicatarias de contratos y las titulares de títulos administrativos otorgados de acuerdo con la presente ley podrán ser sancionadas por las infracciones que en la misma se establecen, independientemente de otras responsabilidades que, en su caso, fueran exigibles. Al mismo tiempo, se iniciarán los procedimientos de suspensión de los efectos y, en su caso, revocación o resolución de los actos, títulos administrativos o contratos en los cuales supuestamente haya podido ampararse la actuación ilegal.

Artículo 137. *Multas.*

1. Las infracciones reguladas en la presente ley se sancionarán con las multas siguientes:

a) Las infracciones leves, con multas de hasta 60.000 euros.
b) Las infracciones graves, con multas de hasta 300.000 euros.
c) Las infracciones muy graves, con multas de hasta 600.000 euros.

2. En los supuestos previstos en los artículos 131.n), 132.j) y 133.c), la multa será equivalente, respectivamente, al quince por ciento del valor de las obras e instalaciones para la infracción leve, al treinta por ciento del valor de las obras e instalaciones para la infracción grave y al cincuenta por ciento del valor de las obras e instalaciones para la infracción muy grave.

3. En el supuesto de infracciones graves o muy graves por comisión de una infracción leve o grave, cuando, en un plazo de un año, el mismo sujeto haya sido sancionado por una o más infracciones leves o graves, y la resolución o resoluciones sancionadoras hayan sido firmes en la vía administrativa, la multa se obtendrá por la suma de las establecidas para cada una de estas.

4. La cuantía de la multa podrá reducirse hasta un máximo del treinta por ciento mediante acuerdo del órgano competente para su imposición, siempre que la persona infractora hubiera procedido a corregir la situación creada por la comisión de la infracción en el plazo que se señaló en el correspondiente requerimiento.

5. Cuando a consecuencia de la comisión de la infracción la persona infractora obtuviera un beneficio cuantificable, podrá superarse el límite superior de las multas previstas en el apartado anterior hasta conseguir la cuantía del beneficio obtenido.

Artículo 138. *Reconocimiento de responsabilidad.*

1. Iniciado un procedimiento sancionador, si la persona infractora reconoce su responsabilidad, podrá resolverse el procedimiento con la imposición de la sanción que proceda.

2. Cuando la sanción tenga únicamente carácter pecuniario o bien quepa imponer una sanción pecuniaria y otra de carácter no pecuniario, pero se ha justificado la improcedencia de la segunda, el pago voluntario por la persona presuntamente responsable, en cualquier momento anterior a la resolución, implicará la terminación del procedimiento, salvo en lo relativo a la reposición de la situación alterada o a la determinación de la indemnización por los daños y perjuicios causados por la comisión de la infracción.

3. En ambos casos, cuando la sanción tenga únicamente carácter pecuniario, el órgano competente para resolver el procedimiento aplicará reducciones de, al menos, el treinta por ciento sobre el importe de la sanción propuesta, siendo estos acumulables entre sí. Las citadas reducciones deberán estar determinadas en la notificación de iniciación del procedimiento y su efectividad estará condicionada al desistimiento o renuncia de cualquier acción o recurso en vía administrativa contra la sanción.

Artículo 139. *Medidas adicionales.*

1. Las acciones u omisiones que fueran constitutivas de infracción darán lugar, además de la imposición de la sanción que proceda, a la adopción, en su caso, de las siguientes medidas:

a) La imposición de las obligaciones de restitución, reposición e indemnización establecidas en el artículo 142 de la presente ley.

b) La caducidad del título administrativo, cuando fuera procedente, por incumplimiento de las condiciones.

c) La suspensión del derecho a la obtención de subvenciones y ayudas públicas de la Administración general de la Comunidad Autónoma de Galicia en materias relacionadas con el objeto de la presente ley, por un plazo no superior a dos años en el caso de infracciones graves o no superior a tres años en el caso de infracciones muy graves.

2. En el caso de infracciones graves o muy graves, y atendiendo a las circunstancias concurrentes, el órgano competente para imponer la sanción correspondiente podrá acordar también la inhabilitación de la persona infractora para ser titular de autorizaciones o concesiones en el ámbito del puerto correspondiente o para el desempeño de actividades portuarias. El plazo de inhabilitación no podrá ser superior a un año en el caso de infracciones graves, ni a tres años en el caso de infracciones muy graves.

3. Podrá acordarse la suspensión temporal de la actividad autorizada, por periodos de uno, seis o doce meses, según se trate, respectivamente, de infracciones leves, graves o muy graves relacionadas con dicha actividad.

4. Podrá imponerse también, junto con las sanciones que procedan de conformidad con los artículos anteriores, el decomiso del beneficio obtenido con la infracción grave o muy grave.

Artículo 140. *Criterios de graduación.*

1. Para determinar el importe de la sanción se atenderá a las circunstancias agravantes y atenuantes establecidas en este artículo.

2. Estas circunstancias, agravantes o atenuantes, no se apreciarán en aquellos supuestos en los que la presente ley las incluya en el tipo infractor.

3. Son circunstancias agravantes:

a) El grado de culpabilidad o la existencia de intencionalidad.

b) La continuidad o persistencia en la conducta infractora.

c) La naturaleza de los perjuicios causados.

d) La reincidencia, por comisión en el término de un año de más de una infracción de la misma naturaleza cuando así haya sido declarado por resolución firme en vía administrativa.

e) El empleo de violencia o cualquier otro tipo de amenaza o coacción sobre el personal público encargado de dar cumplimiento a la legalidad, a menos que los hechos sean constitutivos de ilícito penal.

f) El incumplimiento de la normativa en materia de seguridad y medioambiental que sea causa de daños o riesgo para bienes y personas o para el medio ambiente.

g) La obtención de beneficio derivado de la comisión de la infracción.

h) La relevancia externa de la conducta infractora.

i) El incumplimiento de los requerimientos previos tendentes a poner fin a los efectos derivados de la infracción.

4. Son circunstancias atenuantes:

a) La ausencia de intención de causar un daño tan grave a los intereses públicos o privados afectados.

b) La reparación voluntaria o espontánea del daño causado.

c) La paralización de obras o el cese de la actividad o uso prohibidos, de modo voluntario, antes del inicio del procedimiento sancionador.

Artículo 141. *Prescripción de las sanciones.*

1. El plazo de prescripción de las sanciones será de tres años para las correspondientes a infracciones muy graves, de dos años para las impuestas por infracciones graves y de un año para las impuestas por infracciones leves.

2. El plazo de prescripción de una sanción comenzará a contarse desde el día siguiente a aquel en el que sea ejecutable la resolución por la que se impone la sanción o en el que haya transcurrido el plazo para recurrirla.

3. La prescripción de las sanciones se interrumpirá conforme a lo previsto en la Ley 40/2015, de 1 de octubre, de régimen jurídico del sector público.

Artículo 142. *Restitución, reposición e indemnización.*

1. La imposición de sanciones es independiente de la obligación que tiene la persona infractora de restituir los bienes y de reponer la situación alterada al estado anterior a la comisión de la infracción, y de la obligación de indemnizar los daños y perjuicios causados, que serán reclamados por Puertos de Galicia.

2. Corresponde al mismo órgano competente para imponer la sanción establecer la obligación de restituir y reponer la situación alterada a su estado anterior y también fijar el importe de la indemnización, previa instrucción del correspondiente expediente administrativo.

La indemnización de los daños irreparables será por cuantía igual al valor de los bienes destruidos o al deterioro causado, en el plazo que se establezca.

3. Cuando la restitución y reposición no fueran posibles y, en todo caso, cuando subsistan daños y perjuicios irreparables, la persona o las personas responsables de la infracción deberán abonar las indemnizaciones que procedan, fijadas de modo ejecutorio por Puertos de Galicia.

4. Cuando los daños fueran de difícil evaluación, se tendrán en cuenta los criterios siguientes:

a) Coste teórico de la restitución y reposición.

b) Valor de los bienes dañados.

c) Coste del proyecto o actividad causante del daño.

d) Beneficio obtenido con la actividad infractora.

5. Si la reparación del daño es urgente para garantizar el buen funcionamiento del puerto, cuenca o instalación, Puertos de Galicia podrá llevarla a cabo de forma inmediata y a cuenta de la persona causante del perjuicio, a quien le será reclamado posteriormente el coste de la reparación.

Artículo 143. *Procedimiento.*

1. El procedimiento administrativo sancionador se tramitará de acuerdo con lo dispuesto en la presente ley y en las normas reguladoras del procedimiento administrativo común.

2. El ejercicio de la potestad sancionadora en el ámbito de los puertos, cuencas e instalaciones portuarias corresponde a los órganos competentes de acuerdo con lo que disponen la presente ley y sus normas de desarrollo.

3. El personal y autoridades competentes están obligados a formular denuncias, a tramitar las que se presenten y a resolver los procedimientos sancionadores de su competencia, imponiendo las sanciones procedentes.

4. Los hechos constatados por el personal de Puertos de Galicia con funciones inspectoras y de policía administrativa que se formalicen en documento público, y en el que, observándose los requisitos legales pertinentes, se recogen los hechos constatados por él, harán prueba, salvo que se acredite lo contrario.

5. Advertida la existencia de una posible infracción, el órgano competente, tras las diligencias oportunas, incoará a la persona presuntamente infractora expediente sancionador, siendo en cualquier caso preceptiva la notificación del pliego de cargos así como de la propuesta de resolución del expediente, a efectos de formular alegaciones y presentar los documentos e informaciones que se estimen oportunos, con carácter previo a emitirse la resolución. En la tramitación de procedimientos sancionadores por hechos sucedidos en el ámbito de las superficies sujetas a concesión será preceptiva la audiencia del concesionario.

6. El plazo máximo en el que debe notificarse la resolución que ponga fin al procedimiento sancionador será de un año desde la fecha del acuerdo de iniciación de dicho procedimiento.

Artículo 144. *Competencia.*

1. La competencia para la imposición de las sanciones previstas en la presente ley corresponderá:

a) A la persona titular de la Dirección de la entidad pública empresarial Puertos de Galicia para los supuestos de infracciones leves sancionadas con cuantías inferiores a 10.000 euros.

b) A la persona titular de la Presidencia de la entidad pública empresarial Puertos de Galicia para las restantes infracciones leves.

c) A la persona titular de la consejería competente en materia de puertos, a propuesta de Puertos de Galicia en el ámbito de sus competencias, en los casos de infracciones graves.

d) Al Consejo de la Xunta de Galicia, a propuesta de Puertos de Galicia en el ámbito de sus competencias, en los casos de infracciones muy graves.

2. Estos límites sobre atribuciones de competencia, así como la cuantía de las multas, podrán ser actualizados o modificados por el Consejo de la Xunta de Galicia.

3. Corresponderá a la persona titular de la Dirección de la entidad pública empresarial la incoación de los expedientes sancionadores.

Artículo 145. *Medidas provisionales.*

1. El órgano competente para resolver podrá adoptar en cualquier momento, mediante acuerdo motivado, las medidas de carácter provisional que resulten necesarias para asegurar la eficacia de la resolución que hubiera podido recaer, el buen fin del procedimiento, evitar el mantenimiento de los efectos de la infracción y preservar los intereses generales, de acuerdo con los principios de proporcionalidad, efectividad y menor onerosidad.

Iniciado el procedimiento, cuando así venga exigido por razones de urgencia inaplazable para la protección provisional de los intereses implicados, el órgano competente para acordar tal iniciación del procedimiento o el órgano instructor antes de la iniciación del procedimiento podrán adoptar de forma motivada las medidas provisionales que resulten necesarias y proporcionadas, con sujeción a lo establecido en materia de medidas provisionales en la legislación reguladora del procedimiento administrativo común.

2. Cuando se trate de obras ilegales en curso de ejecución, se podrá ordenar su paralización. Cuando se trate de instalaciones en explotación o de la ejecución de usos y actividades indebidos, se podrá disponer su suspensión.

Con la notificación de la orden de paralización o suspensión se le otorgará un plazo a la persona interesada para que solicite ante la Administración portuaria el título correspondiente o ajuste las obras o actividad a lo que se haya concedido.

Una vez transcurrido ese plazo sin que la persona interesada cumpliera lo que se le hubiese prescrito, la Administración portuaria puede ordenar la demolición de las obras o el desmantelamiento de las instalaciones, a costa de la persona interesada, e impedirá definitivamente los usos o actividades no autorizadas, salvo que la medida pueda causar perjuicios de imposible o difícil reparación.

3. Podrá acordarse, asimismo, el precinto de las obras o instalaciones y la retirada de los materiales, maquinaria o equipos que se utilizan en las obras o actividades a cargo de la persona interesada, así como suspender los abastecimientos de energía eléctrica, agua, gas y telefonía para asegurar la efectividad de la medida que se menciona en el anterior apartado 2.

4. Puertos de Galicia podrá ordenar la adopción inmediata de las medidas necesarias para evitar la contaminación generada por todo tipo de vertidos.

5. Puertos de Galicia podrá ordenar la inmediata retención, por causa justificada, de los buques y embarcaciones para garantizar las posibles responsabilidades administrativas o económicas de sus propietarios o propietarias, representantes autorizados, capitanes o capitanas, o patrones o patronas, sin menoscabo de que esta medida pueda ser sustituida por la constitución de un aval suficiente.

6. Para la efectividad de todas las medidas previstas en este artículo, el órgano competente interesará, cuando sea necesario, la colaboración de las fuerzas y cuerpos de seguridad.

Artículo 146. *Ejecución forzosa.*

1. Para garantizar el cobro del importe de las multas y de las indemnizaciones por daños y perjuicios causados, así como para lograr el restablecimiento del orden jurídico vulnerado, Puertos de Galicia podrá acudir a la vía de apremio y servirse de los demás medios de ejecución forzosa previstos en la legislación reguladora del procedimiento administrativo común.

2. A estos efectos, Puertos de Galicia podrá proceder, previo apercibimiento, a la ejecución forzosa de los actos administrativos, salvo en los supuestos en los que se suspenda su ejecución o cuando la Constitución o la ley exijan la intervención de los tribunales.

Artículo 147. *Multas coercitivas.*

1. Puertos de Galicia podrá imponer multas coercitivas para la ejecución de los actos administrativos que implican una obligación de las personas destinatarias, de acuerdo con lo previsto en la legislación reguladora del procedimiento administrativo común y con los correspondientes requerimientos y advertencias previos.

2. Las multas coercitivas, que pueden ser reiteradas por lapsos de tiempo que sean suficientes para cumplir lo ordenado, no podrán ser de cuantía superior a 6.000 euros cada una.

3. Cuando las multas coercitivas se impongan para lograr el cumplimiento de una sanción, la competencia para fijarla será del mismo órgano que haya dictado la resolución sancionadora, y el importe de cada una de ellas no podrá ser superior al veinte por ciento de la cuantía de la sanción.

Artículo 148. *Desahucio administrativo.*

1. El desahucio administrativo de quienes ocupen de forma indebida y sin título bastante bienes del dominio público portuario se acordará previo requerimiento a la persona usurpadora para que cese en su actuación, con un plazo de diez días para que pueda presentar alegaciones, y en caso de resistencia activa o pasiva a dicho requerimiento.

2. Los gastos que se causen serán a cuenta de quienes sean desahuciados o desahuciadas.

3. Corresponde a la persona titular de la Presidencia de Puertos de Galicia acordar el desahucio, quien podrá solicitar de la autoridad gubernativa correspondiente la colaboración de las fuerzas y cuerpos de seguridad, cuando sea necesario.

Disposición adicional primera. *Sociedades mercantiles públicas dependientes de Puertos de Galicia.*

1. El Consejo de la Xunta de Galicia podrá autorizar la creación de sociedades mercantiles públicas dependientes de la entidad pública empresarial para la gestión empresarial singularizada de actividades portuarias determinadas.

2. La entidad pública empresarial tendrá participación mayoritaria en el capital de las sociedades referidas en el apartado anterior, a las cuales les será de aplicación lo establecido en la Ley 16/2010, de 17 de diciembre, de organización y funcionamiento de la Administración general y del sector público autonómico de Galicia.

Disposición adicional segunda. *Zona de servicio de puertos gestionados en concesión.*

En el supuesto de puertos de competencia de la Comunidad Autónoma que se gestionen mediante concesión, su zona de servicio formará parte de la del puerto de competencia autonómica.

Disposición adicional tercera. *Relación de espacios susceptibles de segregación.*

La entidad pública empresarial Puertos de Galicia elaborará una relación de los espacios pesqueros y destinados a usos náutico-deportivos de los puertos de interés general que reúnan las características recogidas en el artículo 3.6 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, para promover la segregación prevista en el citado artículo, y en los artículos 2.1, apartado e), y 3.3 de la presente ley.

Disposición adicional cuarta. *Lonjas gestionadas en régimen de monopolio.*

Se suprime el monopolio local en materia de lonjas conforme a lo previsto en la normativa básica estatal. En aquellos municipios en los cuales el servicio de lonja viniera prestándose en régimen de monopolio, el Consejo de la Xunta de Galicia, a propuesta de la consejería competente en materia de puertos, podrá acordar la explotación de las lonjas de pescado ubicadas en zonas de servicio de los puertos de acuerdo con el régimen previsto en esta ley.

Disposición adicional quinta. *Personal de estiba portuaria.*

1. En el ámbito del servicio portuario de manipulación de mercancías regirá el principio de libertad de contratación.

2. No obstante lo anterior, en aquellos puertos donde viniera funcionando el régimen de estibadores y estibadoras de la antigua Organización de Trabajos Portuarios y donde presten los servicios en la actualidad las estibadoras y estibadores «fijos de censo», en aras de proteger sus derechos laborales, se mantendrá con carácter de «a extinguir» a estos trabajadores y trabajadoras hasta la extinción por cualquier causa de su relación laboral especial.

Disposición adicional sexta. *Registro de prestadores de servicios.*

La consejería competente en materia de puertos, a propuesta de Puertos de Galicia, constituirá un registro de carácter administrativo donde constarán todos los prestadores de servicios de los puertos e instalaciones sujetas al ámbito de aplicación de esta ley, con expresión de los datos de estos que fueran de interés para la aplicación de la presente ley. El registro será actualizado anualmente.

Disposición adicional séptima. *Perspectiva e igualdad de género.*

En el ejercicio de las funciones establecidas en la presente ley, así como en el funcionamiento de la entidad pública empresarial Puertos de Galicia, se tendrá en cuenta la perspectiva de género y el principio de igualdad entre mujeres y hombres, así como el cumplimiento efectivo de lo previsto en el Decreto legislativo 2/2015, de 12 de febrero, por el que se aprueba el Texto refundido de las disposiciones legales de la Comunidad Autónoma de Galicia en materia de igualdad, y en la Ley orgánica 3/2007, de 22 de marzo, para la igualdad efectiva de mujeres y hombres.

Disposición transitoria primera. *Concesiones y autorizaciones vigentes a la entrada en vigor de la ley.*

1. Sin perjuicio de su posible modificación cuando se dieran los supuestos legalmente previstos, las concesiones y autorizaciones sobre bienes adscritos que supongan ocupación del dominio público portuario vigentes a la entrada en vigor de la presente ley seguirán sujetas a las mismas condiciones en las cuales se otorgaron, salvo en lo que atañe a las tasas que sean de aplicación, que se adaptarán a lo dispuesto en la presente ley y en la legislación autonómica vigente en materia de tasas (que en la actualidad viene constituida por la Ley 6/2003, de 9 de diciembre, de tasas, precios y exacciones reguladoras de la Comunidad Autónoma de Galicia), y al plazo de vigencia, que conforme a lo contemplado en esta disposición deberá observar en todo caso lo establecido en la legislación básica estatal en materia de dominio público marítimo-terrestre.

2. Se considera en todo caso incompatible con los criterios de ocupación del dominio público portuario establecidos en esta ley el mantenimiento de concesiones otorgadas a perpetuidad, por tiempo indefinido o por plazo superior a treinta y cinco años, que habrá que contar desde la entrada en vigor de la Ley 27/1992, de 24 de noviembre, de puertos del Estado y de la Marina Mercante. En todos estos casos, las concesiones vigentes se entenderán otorgadas por un plazo máximo de treinta y cinco años, a contar desde la entrada en vigor de dicha ley.

3. El régimen de prórrogas previsto en el artículo 67.2 de esta ley, según la redacción establecida por la Ley 5/2024, de 27 de diciembre, de medidas fiscales y administrativas, será de aplicación a las concesiones vigentes, independientemente de la fecha en que hayan sido otorgadas, así como a los expedientes de prórroga del plazo concesional que se encuentren en tramitación en el momento de la entrada en vigor de esta modificación.

4. **(Suprimido)**

5. Las obras e instalaciones construidas con anterioridad a la entrada en vigor de la presente ley sin la autorización o concesión exigible de acuerdo con la legislación que fuera de aplicación serán demolidas cuando no procediera su legalización por razones de interés público. En caso de que se opte por su legalización deberá otorgarse una concesión firme a tenor de los criterios y el procedimiento establecidos en esta ley.

6. Las personas que estén desarrollando actividades industriales, comerciales o de servicios al público en el ámbito de un puerto con anterioridad a la entrada en vigor de la presente ley podrán seguir desarrollando su actividad en las mismas condiciones anteriores, si bien deberán adaptarse a las disposiciones que establezcan los pliegos generales que regulen su actividad en un plazo de seis meses a partir de la publicación de dichos pliegos.

Si la adecuación no se hubiera producido en el plazo señalado, Puertos de Galicia declarará extinguida la autorización para el desarrollo de actividades en el ámbito portuario.

Disposición transitoria segunda. *Ampliación del plazo de las concesiones portuarias otorgadas por la Comunidad Autónoma de Galicia con anterioridad a la entrada en vigor del Real decreto ley 8/2014, de 4 de julio, de aprobación de medidas urgentes para el crecimiento, la competitividad y la eficiencia.*

1. El plazo inicial de las concesiones otorgadas por la Comunidad Autónoma de Galicia con anterioridad a la entrada en vigor del Real decreto ley 8/2014, de 4 de julio, de aprobación de medidas urgentes para el crecimiento, la competitividad y la eficiencia, podrá ser ampliado a petición de la parte concesionaria por la Administración portuaria competente, habida cuenta de lo dispuesto en el artículo 49 de la Ley 22/1988, de 28 de julio, de costas, y

demás normativa de aplicación, siempre que el concesionario se comprometa, al menos, a la realización de inversiones relevantes para el puerto o el sistema portuario gallego.

2. La inversión mínima que el concesionario deberá efectuar será del cinco por ciento del valor de las instalaciones objeto de concesión. Se entiende este como el correspondiente al inicialmente previsto en la concesión (presupuesto de ejecución material).

Para su consideración como obras computables como inversiones relevantes, deberán reunir alguno de los requisitos siguientes:

a) No deben estar previstas en el título concesional original.

b) Aquellas inversiones realizadas por el concesionario que no estén incluidas en el título concesional y que no sean computadas a efectos de prórrogas previamente adoptadas.

c) Inversiones nuevas que se vayan a ejecutar desde la ampliación del plazo de la concesión.

Asimismo, las obras que se vayan a realizar deberán mejorar alguno de los siguientes aspectos:

a) La productividad.
b) La eficiencia energética.
c) La calidad ambiental.
d) Las operaciones portuarias.
e) La introducción de nuevas tecnologías.
f) Los nuevos procesos que incrementen la competitividad.
g) La responsabilidad social corporativa y mejora social y de la población.

Las obras que se realicen deberán ser aprobadas expresamente por Puertos de Galicia, con base en la normativa vigente de aplicación, según las características de la obra propuesta.

3. La ampliación o prórroga del plazo de la concesión no podrá ser superior a la mitad del plazo máximo de vigencia establecido en la legislación estatal para las concesiones sobre el dominio público portuario en los puertos de interés general.

La ampliación de la concesión determinará la modificación de las condiciones de esta, incluyéndose los nuevos compromisos adquiridos y el momento de su ejecución, que deberán ser aceptados por el concesionario con anterioridad a la resolución sobre su otorgamiento.

Las obras deberán ejecutarse íntegramente en el plazo equivalente a la mitad del plazo de ampliación o en los primeros cuatro años siguientes al inicio de la ampliación concedida al concesionario. Corresponde a los servicios técnicos de Puertos de Galicia verificar el cumplimiento de esta obligación, para lo cual deberá extenderse, a solicitud del concesionario, la correspondiente acta de reconocimiento final de las obras que hubieran justificado la ampliación.

El incumplimiento de la obligación de ejecutar las obras e inversiones en el plazo establecido, así como la ejecución parcial o defectuosa, dará lugar a la caducidad del título de ampliación de la concesión y de modificación de la concesión, en su caso.

4. Los concesionarios interesados en ejercer la opción de prórroga o ampliación del plazo de concesión de acuerdo con lo establecido en esta disposición podrán hacerlo en el plazo de dos años desde la entrada en vigor de la presente disposición transitoria.

Para la ampliación del plazo, el concesionario deberá presentar una solicitud, a la cual habrá de adjuntar:

a) La identificación de la concesión a la que se refiere la solicitud.

b) La memoria en la que se expliquen detalladamente los compromisos que asume el concesionario si se le otorga la ampliación del plazo, así como la justificación de la misma.

c) La propuesta de las inversiones realizadas o que se van a realizar, con una memoria descriptiva y los plazos previstos para su ejecución, en su caso.

d) La memoria económico-financiera de viabilidad de la concesión ampliada, de acuerdo con los compromisos que se pretenden cumplir.

e) La declaración responsable de que los compromisos de inversión se ejecutarán en los plazos fijados.

Analizada la documentación presentada, los servicios técnicos de Puertos de Galicia procederán a verificar el cumplimiento de los requisitos y obligaciones señalados. En caso de que no estuviese completa la documentación o fuese insuficiente, se requerirá al concesionario para que lo subsane en el plazo de quince días.

Completada la documentación, la Dirección de Puertos de Galicia emitirá su informe sobre la solicitud para su traslado al órgano competente para acordar lo procedente sobre el otorgamiento de la ampliación del plazo de la concesión.

La resolución de la concesión y la fijación del plazo deberán motivarse teniendo en cuenta:

a) El tiempo restante de vigencia de la concesión.

b) El volumen de inversión realizada durante la vigencia de la concesión y autorizada por Puertos de Galicia, en su caso.

c) El volumen de inversión nueva comprometida.

d) La vida útil de la inversión tanto realizada como nueva.

e) La memoria económico-financiera de la concesión en el momento de su otorgamiento y en el momento de la solicitud de ampliación de plazo.

Asimismo, para las concesiones de puertos deportivos y de instalaciones en zonas portuarias de uso náutico-deportivo destinadas a la prestación de servicio a las embarcaciones deportivas y de ocio, la fijación del plazo de la ampliación se motivará conforme a los criterios anteriores, en función de la inversión incluida en el proyecto de inversión que sirva de base para la ampliación de la concesión del plazo, considerando el presupuesto, incluido el IVA, que será según el cuadro siguiente, y considerando la coherencia de la citada inversión con lo expuesto en los apartados anteriores:

Inversión	Años
Menos de 50.000 €	5
50.001-100.000 €	10
100.001-200.000 €	15
200.001-400.000 €	20
Más de 400.001 €	25

El otorgamiento o la denegación de la ampliación tiene carácter discrecional, sin perjuicio de la obligación de motivar las razones de otorgamiento o denegación.

La resolución de otorgamiento de la ampliación de plazo de la concesión será publicada en el *Diario Oficial de Galicia*, haciendo constar, al menos, la información relativa al objeto, plazo y persona titular de la concesión.

5. La ampliación del plazo de la concesión no será tenida en cuenta a efectos de la valoración del rescate, de la revisión de la concesión o de la indemnización por cualquier causa a concesionarios, y no alterará la situación jurídica existente respecto a las obras e instalaciones ejecutadas por el concesionario que, a la entrada en vigor del Real decreto ley 8/2014, de 4 de julio, de medidas urgentes para el crecimiento, la competitividad y la eficiencia, revirtieran a la autoridad portuaria, así como de la tasa de ocupación que corresponda exigir por su uso. Con respecto a las obras e instalaciones que no revirtieran, será de aplicación el régimen previsto legalmente.

6. Los concesionarios que con anterioridad a la entrada en vigor de esta disposición hubiesen presentado una solicitud de ampliación que se encontrase en tramitación podrán optar en el plazo de un año, a contar desde la entrada en vigor de la presente disposición, entre la continuación del procedimiento de acuerdo con la legislación anterior o la mejora voluntaria de la solicitud, a efectos de adaptarla a la nueva regulación, conservándose los actos y trámites cuyos contenidos no se viesen alterados por la nueva regulación.

Disposición transitoria tercera. *Prohibiciones.*

El régimen de prohibiciones contenido en la presente ley será de aplicación a partir del momento de su entrada en vigor. No obstante, las ocupaciones y utilizaciones que estén amparadas por título vigente en la fecha de su entrada en vigor podrán mantenerse durante el periodo de vigencia del título, que en ningún caso podrá ser objeto de prórroga, sin

perjuicio del régimen de prohibiciones derivado de la normativa en materia de dominio público marítimo-terrestre.

Disposición transitoria cuarta. *Zona de servicio de los puertos.*

En tanto no se proceda a la delimitación prevista en la presente ley, se considera zona de servicio de los puertos el conjunto de espacios de tierra incluidos en la zona de servicio existente a la entrada en vigor de esta ley y las superficies de agua comprendidas en las zonas I y II delimitadas para cada puerto a efectos de cobro de tarifas. A tales efectos, Puertos de Galicia publicará a través de su página web tales delimitaciones para conocimiento general.

Disposición transitoria quinta. *Régimen transitorio aplicable a planes de utilización de espacios portuarios, a delimitaciones de los espacios y usos portuarios y a planes directores de infraestructuras.*

1. Los planes de utilización de espacios portuarios y las delimitaciones de espacios y usos portuarios aprobados con anterioridad a la entrada en vigor de la presente ley mantendrán su vigencia, si bien, cuando se proceda a su primera modificación, estos planes deberán adaptarse a lo dispuesto en los artículos 52 y 53.

2. Las delimitaciones de los espacios y usos portuarios que a la entrada en vigor de esta ley estuvieran en tramitación, deberán ajustarse a lo dispuesto en los artículos 52 y 53.

3. Los planes directores de infraestructuras aprobados con anterioridad a la entrada en vigor de la presente ley mantendrán su vigencia. Asimismo, los planes directores de infraestructuras que a la entrada en vigor de esta ley estuvieran en tramitación deberán adaptarse a lo dispuesto en los artículos 32, 33, 34, 35 y 36.

Disposición transitoria sexta. *Normas urbanísticas de aplicación directa.*

En tanto no se proceda a la aprobación de los planes especiales de ordenación portuaria, las obras promovidas por particulares que estén sujetas a control preventivo municipal, así como las obras de las administraciones públicas portuarias, se ajustarán, en lo que respecta a parámetros urbanísticos, a las siguientes normas de aplicación directa, las cuales tendrán carácter subsidiario del plan especial de ordenación urbanística del puerto y no vinculan ni limitan la definición de la estructura general y usos pormenorizados en el ámbito portuario que corresponden al plan especial:

a) Usos permitidos: los indicados en esta ley.

b) Normas de edificación:

1.ª Alturas: la altura máxima de coronación de las edificaciones será de 12 metros, exceptuándose de esta delimitación aquellas instalaciones singulares destinadas al servicio del puerto, tales como silos, grúas, depósitos, frío, torres de alumbrado y balizamiento.

2.ª Superficie edificable: máximo de 1,5 metros cuadrados de superficie construida por cada metro cuadrado sobre la superficie en planta de la edificación resultante.

3.ª Normas estéticas: las edificaciones deberán integrarse estéticamente en el conjunto del puerto, sin provocar rupturas con el entorno por diseño, color o remates, debiéndose cumplir la normativa de patrimonio dictada por la dirección general de la Administración autonómica competente en materia de patrimonio en la zona donde sea de aplicación.

Disposición transitoria séptima. *Reglamento de explotación y policía.*

Mientras no se apruebe el Reglamento de explotación y policía al que se refiere el artículo 126 seguirá en vigor el Reglamento de servicio y policía aprobado por la Orden ministerial de 12 de junio de 1976 para la Comisión Administrativa de Grupos de Puertos, en todo aquello que no se oponga a lo dispuesto en la presente ley y en la restante legislación aplicable en la materia.

Dicho reglamento se aprobará en el plazo máximo de un año desde la aprobación de la presente ley.

Disposición transitoria octava. *Personal laboral fijo de la entidad pública empresarial Puertos de Galicia.*

1. El personal laboral fijo de la entidad pública empresarial Puertos de Galicia que en el momento de la entrada en vigor de la Ley 7/2007, de 12 de abril, del Estatuto básico del empleado público, estuviera realizando funciones de trabajo de personal funcionario en virtud de pruebas de selección o promoción interna convocadas antes de la fecha señalada seguirá realizándolas.

2. A efectos de la valoración, clasificación y determinación de funciones de trabajo del personal funcionario asignadas a los puestos de trabajo afectados por esta disposición, la plantilla actualmente vigente es la aprobada por el Consejo Rector de Puertos de Galicia en su sesión de 6 de junio de 2013.

Disposición transitoria novena. *Composición y funcionamiento del Consejo Rector de la entidad pública empresarial Puertos de Galicia.*

1. En tanto no se establezca reglamentariamente el número de vocales del Consejo Rector de la entidad pública empresarial Puertos de Galicia, conforme dispone el artículo 13.2, la composición de dicho órgano y el régimen de sustituciones serán los establecidos en los artículos 10 y 11 del Reglamento de Puertos de Galicia, aprobado por Decreto 227/1995, de 20 de julio. El nombramiento de los vocales se realizará por la persona titular de la consejería competente en materia de puertos, conforme dispone dicho artículo 13.2.

2. Asimismo, en tanto no se produzca el desarrollo reglamentario previsto en el artículo 13.5, el régimen de funcionamiento y de adopción de acuerdos del Consejo Rector de la entidad pública empresarial Puertos de Galicia será el previsto en el artículo 14 del Reglamento de Puertos de Galicia, aprobado por Decreto 227/1995, de 20 de julio, en todo en lo que no se oponga a la normativa básica estatal sobre órganos colegiados.

Disposición derogatoria única. *Derogación normativa.*

1. Quedan derogadas las disposiciones siguientes:

a) La Ley 6/1987, de 12 de junio, del Plan especial de puertos de la Comunidad Autónoma de Galicia.

b) La Ley 5/1994, de 29 de noviembre, de creación del ente público Puertos de Galicia.

2. Quedan asimismo derogadas cuantas disposiciones de igual o inferior rango se opongan a lo establecido en la presente ley.

Disposición final primera. *Desarrollo reglamentario.*

El Consejo de la Xunta de Galicia podrá dictar cuantas normas reglamentarias sean necesarias para el desarrollo de la presente ley.

Disposición final segunda. *Entrada en vigor.*

La presente ley entrará en vigor a los seis meses de su publicación en el *Diario Oficial de Galicia*.

ANEXO

Puertos e Instalaciones Marítimas de competencia de la Comunidad Autónoma de Galicia

N.º	Puerto
Provincia de Lugo	
1	Ribadeo
2	Rinlo
3	Foz
4	Nois
5	Burela

N.º	Puerto
6	San Cibrao
7	Morás
8	Portocelo
9	Viveiro-Celeiro
10	O Vicedo
	Provincia de A Coruña
11	O Barqueiro
12	Bares
13	Espasante
14	Ortigueira
15	Cariño
16	Cedeira
17	Maniños-Barallobre
18	O Seixo
19	Mugardos
20	Ares
21	Redes
22	Pontedeume
23	Miño
24	Perbes (embarcadero vinculado a Miño)
25	Betanzos
26	Sada-Fontán
27	Lorbé
28	Mera
29	Santa Cruz
30	San Pedro de Visma
31	Suevos
32	Caión
33	Razo
34	Malpica
35	Barizo
36	Santa Mariña
37	Corme
38	Ponteceso
39	Laxe
40	Camelle
41	Arou
42	Santa Mariña de Camariñas
43	Camariñas
44	Muxía
45	Fisterra
46	Sardiñeiro
47	Quenxe
48	Corcubión
49	Cee
50	O Ézaro
51	O Pindo
52	Portocubelo
53	Os Muíños
54	Muros
55	Esteiro
56	A Barquiña
57	O Conchido
58	A Barquiña
59	O Freixo
60	Noia
61	Testal
62	Boa
63	Portosín
64	Porto do Son
65	Corrubedo
66	Aguiño
67	Castiñeiras
68	A Ameixida
69	Insuela
70	Ribeira
71	Palmeira
72	A Pobra do Caramiñal
73	Escarabote

N.º	Puerto
74	Cabo de Cruz
75	Ancados
76	Bodión
77	Taragoña-O Porto
78	Rianxo
79	Rañó
	Provincia de Pontevedra
80	Pontecesures
81	Carril
82	Vilaxoán
83	As Sinas
84	Vilanova de Arousa
85	San Miguel de Deiro
86	O Cabodeiro (illa de Arousa)
87	O Xufre-A Illa
88	O Campo (illa de Arousa)
89	Cambados-Tragove
90	A Toxa
91	O Grove
92	Meloxo
93	Pedras Negras
94	Portonovo
95	Sanxenxo
96	Raxó
97	O Covelo
98	Combarro
99	Campelo
100	Pontevedra (Club Naval)
101	As Corbaceiras
102	Aguete
103	Bueu
104	Beluso
105	Aldán
106	Cangas
107	Moaña
108	Meira
109	Domaio
110	San Adrián de Cobres
111	Santa Cristina de Cobres
112	Arcade
113	Cesantes
114	Canido
115	Panxón
116	Santa Marta de Baiona
117	Baiona
118	Santa María de Oia
119	A Guarda
120	A Pasaxe

N.º	Puerto
121	Goián
122	Tui

§ 119

Ley 21/2007, de 18 de diciembre, de Régimen Jurídico y Económico de los Puertos de Andalucía

Comunidad Autónoma de Andalucía
«BOJA» núm. 253, de 27 de diciembre de 2007
«BOE» núm. 45, de 21 de febrero de 2008
Última modificación: 31 de diciembre de 2025
Referencia: BOE-A-2008-3178

EL PRESIDENTE DE LA JUNTA DE ANDALUCÍA

A todos los que la presente vieren,

Sabed: Que el Parlamento de Andalucía ha aprobado y yo, en nombre del Rey y por la autoridad que me confieren la Constitución y el Estatuto de Autonomía, promulgo y ordeno la publicación de la siguiente Ley de Régimen Jurídico y Económico de los Puertos de Andalucía.

EXPOSICIÓN DE MOTIVOS

I

Andalucía es una de las Comunidades Autónomas de España de mayor litoral, con 812 kilómetros de costa. Los puertos andaluces han sido testigos activos de una milenaria historia y en la actualidad constituyen una importante fuente de ingresos, no solo por las actividades que tienen en ellos su base, como la pesca, el tráfico de pasajeros o el de mercancías, sino también por el turismo, que se ve atraído en gran medida por las instalaciones de los numerosos puertos deportivos. Estos puertos conforman un sistema que crea un «efecto red», que ha de ser objeto de análisis y tratamiento normativo en su conjunto. Este tratamiento normativo debe regular, en primer lugar, el espacio físico ocupado por los puertos y, en segundo lugar, el elemento funcional constituido por los servicios públicos portuarios que, sobre este soporte físico, se prestan a cuantos particulares y empresas tienen en el puerto la base de sus actividades pesqueras, comerciales y deportivas.

La titularidad autonómica o estatal de los puertos situados en el litoral andaluz responde a la distribución de competencias que en esta materia se hace tanto en la Constitución Española como en el Estatuto de Autonomía para Andalucía. Así, el artículo 149.1.20.ª de la Constitución Española, de 27 de diciembre de 1978, reserva al Estado la competencia exclusiva sobre puertos de interés general. Por otra parte, la Comunidad Autónoma de Andalucía, en el ejercicio de la competencia exclusiva atribuida por el artículo 13.11 del Estatuto de Autonomía para Andalucía antes de la reforma del Estatuto llevada a cabo en el año 2007, asumió la titularidad de los puertos estatales que no tenían la consideración de interés general, en virtud del Real Decreto 3137/1983, de 25 agosto.

En el ejercicio de dicha competencia se aprobó también una normativa propia articulada en torno a la Ley 6/1986, de 5 de mayo, sobre determinación y revisión de tarifas y cánones en puertos e instalaciones portuarias de la Comunidad Autónoma; a la Ley 8/1988, de 5 de mayo, de Puertos Deportivos de la Comunidad Autónoma, y a la creación de la Empresa Pública de Puertos de Andalucía mediante la disposición adicional décima de la Ley 3/1991, de 28 de diciembre, de Presupuestos de la Comunidad Autónoma de Andalucía para 1992.

Este marco competencial, que ha servido para determinar los puertos de titularidad autonómica y el marco normativo aplicable a los mismos, ha sido objeto de una reformulación con ocasión de la reforma del Estatuto de Autonomía para Andalucía, llevada a cabo por Ley Orgánica 2/2007, de 19 de marzo. El nuevo texto del Estatuto de Autonomía para Andalucía establece, con carácter general, un nuevo marco competencial que profundiza en el autogobierno, extrayendo al efecto las posibilidades descentralizadoras que ofrece la Constitución para aproximar la Administración a la ciudadanía.

En el ámbito portuario, los artículos 48, 56 y 64 del vigente Estatuto establecen el nuevo marco competencial en la materia, dentro del cual debe destacarse lo siguiente: en primer lugar, dejando a un lado los puertos pesqueros cuya competencia se recoge en el artículo 48.4, en el artículo 64, no solo se recoge en su apartado 1 la competencia exclusiva en puertos de refugio, puertos deportivos y, en general, puertos que no tengan la calificación legal de interés general del Estado, sino que, en relación con estos últimos, el apartado 2 de este mismo artículo dispone que la Comunidad Autónoma de Andalucía tiene competencias de ejecución sobre puertos con calificación de interés general, cuando el Estado no se reserve su gestión directa. Esta última competencia autonómica permitirá a la Comunidad Autónoma asumir, no solo la gestión de un puerto comercial considerado como una sola unidad, sino también la gestión de aquellas instalaciones portuarias existentes en un puerto de interés general respecto de las que el Estado no se reserve su explotación.

En segundo lugar, en relación con la competencia estatal prevista en el artículo 149.1.20.ª de la Constitución, la reforma del Estatuto reconoce también de forma expresa una competencia que ha venido siendo demandada por la Administración autonómica. A tal efecto, según se contiene en el artículo 64.5, la Comunidad Autónoma emitirá un informe previo sobre la calificación de interés general de un puerto, en cuya gestión podrá participar o asumirla en los términos previstos en las leyes. Si esta calificación se precisa hacer sobre un puerto de titularidad de la Comunidad Autónoma, además del informe previo, será necesario que se ejecute mediante un convenio de colaboración.

Por último, también tiene que ser tenida en cuenta la competencia que, con ocasión de la reforma operada en materia de ordenación del litoral, atribuye a la Comunidad Autónoma el artículo 56.6 del Estatuto de Autonomía, en la medida en la que tiene una relación directa con la actividad portuaria, al incluirse la gestión de los títulos de ocupación y uso del dominio público marítimo-terrestre, especialmente el otorgamiento de autorizaciones y concesiones y, en todo caso, las concesiones de instalaciones fijas en el mar, así como sobre la regulación y gestión del régimen económico financiero de dicho demanio público.

El nuevo marco estatutario, así como el tiempo transcurrido desde la aprobación de la legislación autonómica preexistente, aconsejan una normativa portuaria adaptada al escenario actual que, respetando un uso racional de los recursos naturales, regule el Sistema Portuario de Andalucía como un conjunto material, organizativo y funcional que cubra las necesidades del transporte y del uso del medio marino en su triple vertiente, comercial, pesquera y deportiva, y que se puede configurar básicamente en dos grupos de puertos atendiendo a la gestión: los puertos gestionados directamente por la Administración y los puertos construidos y explotados en régimen de concesión administrativa, con participación de la inversión privada.

II

La presente ley se estructura en seis títulos y una parte final con cinco disposiciones adicionales, seis disposiciones transitorias, una disposición derogatoria y dos disposiciones finales.

El Título I, «Del Sistema Portuario de Andalucía», regula el objeto y ámbito de aplicación de la norma, así como los principios del Sistema Portuario de Andalucía, entre los que destacan los de respeto al medio ambiente, solidaridad, gestión integrada, accesibilidad,

sostenibilidad, así como seguridad y salud laboral e igualdad de oportunidades entre hombres y mujeres en la gestión del citado sistema. Asimismo, los artículos siguientes recogen la atribución de competencias a la administración del sistema portuario, conformada por el Consejo de Gobierno, la Consejería competente en materia de puertos y la Agencia Pública de Puertos de Andalucía.

En el Título II, bajo la rúbrica «Construcción y ampliación de puertos. Ordenación funcional y urbanística», se establecen importantes previsiones que pretenden un modelo cooperativo y coordinado de planificación y construcción de nuevos puertos o ampliación de los existentes.

Se incluyen tres capítulos: el primero está dedicado a la «Construcción y ampliación», regulando aspectos procedimentales y de competencia para la construcción o ampliación de los puertos; el segundo, sobre «Ordenación funcional», regula los Planes de Usos de los Espacios Portuarios como instrumentos sectoriales básicos para la ordenación de las instalaciones portuarias, y el tercero, bajo la rúbrica «Los puertos en la ordenación territorial y en la planificación urbanística», establece, entre otras determinaciones, que los instrumentos de planeamiento general del municipio calificarán los puertos como sistema general portuario, que se desarrollará mediante un plan especial.

El Título III, «Del dominio público portuario de Andalucía», aborda la regulación completa y sistemática de los puertos, como espacio físico que, al permitir la realización de determinadas actividades y servicios, materializa la realidad que constituye el puerto.

El Título comienza en su Capítulo I con la determinación del dominio público portuario de Andalucía. Se establece que los puertos de competencia de la Comunidad Autónoma son bienes de dominio público e integran el dominio público portuario. El criterio seguido para determinar el dominio público portuario reside en su afectación al servicio portuario de Andalucía, como el elemento expresivo de las competencias que en materia de puertos ha asumido la Comunidad Autónoma, respetando, no obstante, la condición y titularidad estatal de dominio público marítimo-terrestre de los bienes adscritos por el Estado para la construcción de los puertos autonómicos.

En cuanto a los usos en el dominio público portuario, se dispone cuáles tienen la consideración de usos portuarios, delimitando así las actividades habituales y normales que pueden realizarse en los puertos, así como los usos complementarios y compatibles con los anteriores. Cabe destacar que el uso hotelero en dominio público portuario requiere autorización del Consejo de Gobierno. Por último, no podrán constituirse derechos de uso exclusivo sobre los espacios de agua y los atraques, admitiéndose tan solo derechos de carácter preferente.

En relación con la gestión de los puertos, en los Capítulos siguientes se distingue entre los de gestión directa y los de gestión indirecta. El Capítulo II se dedica a los puertos de gestión directa, en los que la regulación sujeta a la obtención del pertinente título habilitante cualquier utilización que presente circunstancias de exclusividad, intensidad, peligrosidad o rentabilidad sobre el dominio público portuario. La Sección 2.ª de este Capítulo se dedica a la autorización, que es el título exigido para la ocupación del dominio público portuario con bienes muebles o instalaciones desmontables o sin ellos por plazo inferior a tres años, y establece sus características, el procedimiento y las condiciones para su otorgamiento. En la Sección 3.ª se regula la concesión, título necesario para la ocupación del dominio público portuario con obras o instalaciones fijas, así como la ocupación por plazo superior a tres años, recogiéndose sus características y el procedimiento y las condiciones para su otorgamiento, con las debidas garantías de transparencia y publicidad.

El Capítulo III se dedica al régimen de los puertos en gestión indirecta. Los puertos que actualmente se explotan en tal régimen fueron construidos al amparo de concesiones demaniales, participando de la naturaleza de las de servicio público. Esta ley, al constituir los puertos genuinas obras públicas, se adapta a la nueva figura del contrato de concesión de obras públicas cuando es un tercero quien va a realizar la explotación del puerto. A estos fines, la concesión de obras públicas tiene por objeto, en el ámbito portuario, la construcción, reparación, mantenimiento y explotación de un puerto o una parte de un puerto susceptible de explotación independiente, y las infraestructuras de defensa, abrigo, accesos marítimos y obras de atraque de carácter fijo. La ley no pretende, sin embargo, regular por entero esta modalidad contractual, sino únicamente las especificidades que presenta cuando su objeto

es una obra pública portuaria. Por ello, la regulación se centra en los aspectos que guardan relación con la explotación del puerto una vez que se ha construido por la persona concesionaria.

El Capítulo IV, «De los servicios públicos portuarios y de las actividades comerciales o industriales», define como servicios públicos portuarios de titularidad de la Comunidad Autónoma de Andalucía aquellos que garantizan y satisfacen las operaciones y necesidades de los tráficos marítimos, portuarios, náutico-recreativos y pesqueros. Su régimen jurídico se desarrolla en la Sección 1.ª, destacando que el régimen de prestación de cada servicio se sujetará a los requisitos y condiciones que se establezcan en el reglamento que corresponda. La Sección 2.ª, por su parte, está dedicada a la regulación de las actividades industriales y comerciales que se desarrollan en el puerto y que se prestan en régimen de libre concurrencia. Finalmente, el Capítulo V crea el Registro de Usos del Dominio Público Portuario como instrumento que coadyuve al control administrativo de las concesiones y cesiones existentes en los puertos andaluces, y que a la vez dé publicidad y transparencia de las mismas.

Las tasas portuarias son objeto de regulación en el Título IV de la ley, uno de sus ejes configuradores, conformando en un único texto legal tanto el régimen jurídico como el régimen económico de los puertos de Andalucía.

Este extenso título se vertebra a su vez en tres capítulos. El Capítulo I está dedicado a las disposiciones generales, determinando la prelación de fuentes aplicables a esta materia. El Capítulo II regula el régimen de las tasas por la prestación de los servicios públicos portuarios. La regulación persigue la claridad, lo que se evidencia desde su misma estructura sistemática, dedicando un solo precepto para cada tasa, pero diferenciando con rúbricas distintas cada uno de sus elementos esenciales. El Capítulo III, dedicado al régimen económico del dominio público portuario, regula la tasa por ocupación o aprovechamiento especial y la tasa por licencia para el aprovechamiento especial del dominio público para el ejercicio de actividades comerciales, industriales y de servicios.

El Título V, bajo la rúbrica «Puertos y medio ambiente», regula el desarrollo sostenible en la programación y construcción de nuevos puertos, las zonas de exclusión en la planificación territorial para su implantación, la prohibición de los vertidos, las obligaciones del concesionario en relación con el medio ambiente, recepción de residuos, así como las cuestiones relativas a las obras de dragado. Se ha de destacar que los nuevos puertos se ubicarán fuera de las zonas de exclusión determinadas en su caso por la planificación territorial.

Por último, el Título VI regula la policía portuaria y el régimen sancionador. En el Capítulo I se atribuye a la administración del Sistema Portuario de Andalucía la potestad de inspección y de vigilancia con relación a los servicios y las operaciones que se desarrollan en los puertos y en el resto de instalaciones incluidas en el ámbito de aplicación de la presente ley, cualquiera que sea el régimen de utilización del dominio público portuario.

En el Capítulo II se procede a una clasificación de las infracciones en leves, graves y muy graves, en atención a la propia entidad de las acciones constitutivas de infracción y en función de criterios tales como la trascendencia o importancia de los daños ocasionados, el riesgo para las personas o para el medio ambiente, y la perturbación de la actividad portuaria.

Asimismo, se ha procedido a precisar las circunstancias agravantes y atenuantes, configurando un sistema que satisface el principio de legalidad sancionadora y las exigencias de lex certa dimanantes del artículo 25 de la Constitución Española. Otra novedad reseñable es la regulación de las personas responsables, destacando, en el supuesto de obras, instalaciones y actividades sin título suficiente que como tales se considera, en su caso, al promotor de la actividad, al empresario que la ejecuta, al director técnico, y al cesionario de derechos de uso sobre elementos portuarios.

III

La parte final se divide en cinco disposiciones adicionales, seis disposiciones transitorias, una disposición derogatoria y dos disposiciones finales.

En las disposiciones adicionales debe señalarse lo siguiente: en primer lugar, en la disposición adicional primera, se dispone el cambio de denominación de la Empresa Pública

de Puertos de Andalucía, que pasa a denominarse Agencia Pública de Puertos de Andalucía, aunque conservando la misma naturaleza jurídica; en la disposición adicional cuarta se prevé la integración en el Sistema Portuario de Andalucía de la gestión de puertos, instalaciones y otros títulos estatales sobre el dominio público marítimo terrestre, de acuerdo con las previsiones y el futuro desarrollo del Estatuto de Autonomía para Andalucía.

En las disposiciones transitorias se regula el régimen de acomodación de la entrada en vigor de esta ley, en los servicios públicos portuarios que se vienen prestando y en los procedimientos administrativos en tramitación.

En la disposición transitoria segunda, en su apartado 1, se dispone que, hasta tanto se apruebe el desarrollo reglamentario del nuevo texto, continuarán en vigor la Ley 6/1986, de 5 de mayo, sobre determinación y revisión de tarifas y cánones en puertos e instalaciones portuarias de la Comunidad Autónoma de Andalucía, y sus normas de desarrollo.

En la disposición transitoria sexta se establece la obligación que tienen los concesionarios de puertos de gestión indirecta de presentar una propuesta técnica para incorporar al título concesional la ordenación funcional actualizada de los correspondientes puertos siempre que no estuviera definida dicha ordenación de forma precisa, en el plazo de dos años desde la entrada en vigor de la presente ley.

Por último, en las disposiciones finales se realizan las previsiones para el desarrollo y la ejecución de la presente ley.

TÍTULO I

Del Sistema Portuario de Andalucía

Artículo 1. *Objeto y ámbito de aplicación.*

1. Constituye el objeto de la presente ley el régimen jurídico de los puertos que son competencia de la Comunidad Autónoma de Andalucía, que comprende la planificación, utilización y gestión del dominio público portuario, la prestación de servicios en dichos puertos, las tasas exigibles, así como el régimen sancionador y las medidas de policía portuaria.

2. Son puertos competencia de la Comunidad Autónoma de Andalucía, que conforman el Sistema Portuario de Andalucía:

a) Los puertos pesqueros.
b) Los puertos deportivos.
c) Los puertos de refugio.
d) Los puertos comerciales u otros puertos que no tengan la calificación legal de interés general del Estado.

3. Tendrán la consideración de puertos de la Comunidad Autónoma de Andalucía los espacios pesqueros y los destinados a usos náuticos deportivos que, estando adscritos a puertos de interés general, deban ser segregados de la zona de servicio por poseer infraestructuras portuarias independientes, espacios terrestres y marítimos diferenciados, y no dividir ni interrumpir la zona de servicio del puerto de modo que pueda afectar a la explotación de este.

Artículo 2. *Principios.*

1. El Sistema Portuario de Andalucía, como elemento de desarrollo socioeconómico, se regirá por los principios de respeto al medio ambiente, solidaridad, gestión integrada, accesibilidad y sostenibilidad.

2. Asimismo, la gestión de los puertos se realizaráatendiendo a la utilización multifuncional de las instalaciones y la oferta turística de su entorno, a la autosuficiencia financiera y a la razonable rentabilidad de los activos públicos, estando sujeta a la observancia de los principios de seguridad y salud laboral y de igualdad de oportunidades entre hombres y mujeres, y al respeto a las expectativas, derechos y legítimos intereses de los ciudadanos y las ciudadanas en su condición de consumidores y usuarios.

3. Los principios de eficacia, coordinación y cooperación regirán las actuaciones en las relaciones con las Administraciones estatal y local, especialmente en orden a la integración de la planificación sectorial y una adecuada ordenación urbanística.

4. El Sistema Portuario asume la intermodalidad como principio para alcanzar la máxima eficiencia de las cadenas de transporte y la creación de áreas logísticas para facilitar la incorporación de valor añadido a los procesos productivos. Igualmente, considerará las oportunidades del transporte marítimo de corta distancia y de las autopistas del mar definidas en el ámbito de la Unión Europea.

Artículo 3. *Administración del Sistema Portuario de Andalucía.*

Las competencias de la Comunidad Autónoma en materia de puertos se ejercerán por el Consejo de Gobierno, por la Consejería competente en materia de puertos y por la Agencia Pública de Puertos de Andalucía, en adelante Agencia, de acuerdo con lo que establecen la presente ley, las normas reglamentarias que la desarrollen y las demás normas que resulten de aplicación.

Artículo 4. *Competencias del Consejo de Gobierno.*

Corresponden al Consejo de Gobierno, además de las atribuciones que le son propias como órgano superior colegiado de la Junta de Andalucía de acuerdo con la normativa de aplicación, las siguientes competencias:

a) La aprobación del proyecto o, en su caso, del anteproyecto para la construcción de un nuevo puerto o de la ampliación de los existentes en el supuesto previsto en el artículo 7.2.

b) **(Anulada).**

c) La imposición, a propuesta de la Consejería competente en materia de puertos, de multas de cuantía igual o superior a 600.001 euros.

Artículo 5. *Competencias de la Consejería competente en materia de puertos.*

Corresponden a la Consejería competente en esta materia, además de las atribuciones que le son propias de acuerdo con la normativa de aplicación, las siguientes competencias:

a) Determinar la modalidad de gestión de cada puerto o de su ampliación.

b) La aprobación del proyecto o anteproyecto de construcción de nuevos puertos o de ampliación de los existentes, excepto en el supuesto previsto en el artículo 7.2.

c) La aprobación de los Planes de Usos de los Espacios Portuarios.

d) La emisión de informe preceptivo y motivado en relación con la aprobación o innovación del instrumento de planeamiento urbanístico que incida directamente sobre los puertos.

e) El otorgamiento, la modificación sustantiva o la extinción de las concesiones de obras públicas en materia portuaria.

f) Aprobar las revisiones de las tasas de las concesiones en los puertos de gestión indirecta, previo informe favorable de la Consejería competente en materia de tributos.

g) La potestad de inspección y control en relación a los servicios, operaciones, ocupaciones y actividades en general que se desarrollen en los puertos, cualquiera que sea el régimen de uso del espacio portuario o la forma de prestación de los servicios.

h) La imposición, a propuesta de la Agencia, de multas desde 300.001 hasta 600.000 euros.

i) Cualesquiera competencias en materia de puertos que no estuviesen atribuidas de forma expresa a otro órgano administrativo.

Artículo 6. *Competencias de la Agencia Pública de Puertos de Andalucía.*

Corresponde a la Agencia:

a) El otorgamiento, modificación o extinción de licencias, autorizaciones y concesiones de dominio público portuario en los puertos de gestión directa.

b) La modificación no sustantiva de las concesiones de obras públicas en materia portuaria.

c) La redacción y participación en la tramitación de los planes especiales de ordenación de los puertos.

d) La gestión, liquidación y recaudación en período voluntario de las tasas portuarias.

e) Las revisiones de tasas, excepto las que se correspondan con la concesiones de obras públicas en los puertos de gestión indirecta, previo informe favorable de la Consejería competente en materia de tributos.

f) Auxiliar a la Consejería competente en materia depuertos en el ejercicio de la potestad de inspección y llevar a cabo las tareas de vigilancia con relación a los servicios, operaciones, ocupaciones y actividades en general que se desarrollen en los puertos, cualquiera que sea el régimen de uso del espacio portuario o la forma de prestación de los servicios.

g) La imposición de multas para el resto de lasinfracciones tipificadas en esta ley cuando no corresponda su imposición al Consejo de Gobierno ni a la Consejería competente en materia de puertos.

h) Cuantas otras competencias se le atribuyen expresamente por esta ley.

TÍTULO II

Construcción y ampliación de puertos. Ordenación funcional y urbanística

CAPÍTULO I

Construcción y ampliación

Artículo 7. *Proyectos.*

1. La construcción de un puerto o su ampliación, cualquiera que fuese la modalidad de gestión prevista, exigirá la aprobación del correspondiente proyecto por la Consejería competente en materia de puertos, previa solicitud de informes a las Administraciones Públicas afectadas y, de forma simultánea, del trámite de audiencia a los propietarios y titulares de derechos y de información pública, en ambos casos, por el plazo mínimo de un mes.

Igualmente, deberá someterse al correspondiente procedimiento de prevención y control ambiental, de acuerdo con la legislación aplicable.

2. Si el puerto o su ampliación no estuviera previsto en el planeamiento territorial, urbanístico o sectorial con incidencia en la ordenación del territorio, y el municipio manifestara de forma motivada su disconformidad, se abrirá un período de consultas de dos meses. Si transcurrido el mismo persistiera el desacuerdo, el Consejo de Gobierno, previo informe de la Consejería competente en materia de ordenación del territorio, decidirá si procede ejecutar la actuación, y, en este caso, acordará la modificación o revisión del planeamiento afectado, que deberá acomodarse en el plazo de un año desde su aprobación.

3. El proyecto, que tendrá el contenido que se determine reglamentariamente, contendrá el desarrollo completo de la solución adoptada, con el detalle necesario para hacer factible su construcción y posterior explotación, así como sus conexiones con la red viaria y los sistemas generales de comunicaciones.

Igualmente, en el proyecto deberá figurar la relación concreta e individualizada de los bienes y derechos afectados, con su descripción material.

4. Con carácter previo a la redacción del proyecto podrá aprobarse un anteproyecto, en los términos en los que reglamentariamente se determine, que, definiendo los aspectos geométricos de la obra portuaria, así como la definición concreta de los bienes y derechos afectados, se tramite y apruebe conforme a lo dispuesto en los apartados 1 y 2 de este artículo.

La aprobación de este anteproyecto conllevará los efectos previstos en el artículo 8.3.

5. La construcción de un puerto o su ampliación,cuando estuviese prevista en un planeamiento territorial o sectorial con incidencia en la ordenación del territorio, se llevará a cabo con arreglo a las determinaciones del propio plan, siéndole de aplicación lo dispuesto en este artículo de forma supletoria.

Artículo 8. *Efectos de la aprobación de los proyectos.*

1. Los puertos de nueva construcción y las ampliaciones de los existentes tienen la consideración de obras públicas de interés de la Comunidad Autónoma con los efectos previstos en este artículo en relación con la aprobación del proyecto y en el artículo 13.1, respecto a la ejecución de las obras.

2. La aprobación del proyecto implicará la necesidad de adaptación del planeamiento urbanístico, que debe incluirlo como sistema general portuario, conforme a lo dispuesto en el artículo 11.2.

3. La aprobación de los proyectos llevará implícita ladeclaración de utilidad pública, la necesidad de urgente ocupación de los bienes y adquisición de derechos a los fines de expropiación forzosa y ocupación temporal.

La declaración de utilidad pública y la necesidad de urgente ocupación se referirá también a los bienes y derechos comprendidos en el replanteo del proyecto y en las modificaciones de obras que puedan aprobarse posteriormente con los mismos requisitos señalados en el párrafo anterior.

CAPÍTULO II

Ordenación funcional

Artículo 9. *Delimitación de los Espacios y Usos Portuarios.*

1. Sin perjuicio de lo dispuesto en el Capítulo siguiente en relación con la ordenación territorial y planificación urbanística de los puertos, la ordenación funcional en los puertos de gestión directa será la que se establezca en su correspondiente Delimitación de los Espacios y Usos Portuarios. Para ello, en las instalaciones portuarias competencia de la Administración de la Junta de Andalucía se determinará una zona de servicio portuaria que estará integrada por los espacios de tierra y de agua necesarios para el desarrollo de las actividades que resulte justificado encuentren soporte en el dominio público portuario, incluyendo los espacios de reserva que garanticen la posibilidad de evolución de la actividad portuaria, y aquellos que puedan destinarse a la articulación de la integración entre el puerto y la ciudad.

2. La Delimitación de los Espacios y Usos Portuarios determinará los usos previstos para los diferentes espacios que comprenda y su estructura básica, con justificación de su necesidad o conveniencia y deberá contener:

a) La delimitación de la zona portuaria, incluyendo las adscripciones y afecciones demaniales correspondientes.

b) La asignación de usos en los que se ordena el espacio portuario, así como, en su caso, las medidas dirigidas a satisfacer adecuadamente la prestación de los servicios portuarios y a garantizar la seguridad de los mismos.

3. En el supuesto de que la zona delimitada pretenda incluir pertenencias del dominio público marítimo-terrestre no adscritas, la Delimitación de los Espacios y Usos Portuarios integrará las correspondientes determinaciones para su consideración como proyecto a los efectos de la tramitación del informe previsto en el artículo 49 de la Ley 22/1988, de 28 de julio, de Costas, y en el Real Decreto 62/2011, de 21 de enero, sobre traspaso de funciones y servicios de la Administración del Estado a la Comunidad Autónoma de Andalucía en materia de ordenación y gestión del litoral.

4. La Delimitación de los Espacios y Usos Portuarios podrá ser aprobada para un solo puerto o para un conjunto de puertos o zonas de servicio, aunque estén emplazados en diferentes términos municipales y no presenten continuidad física, cuando razones geográficas, económicas, técnicas, operativas u organizativas así lo aconsejen conformando un Ámbito Portuario integrado por una o varias zonas de servicio.

5. En los puertos de gestión indirecta, la zona de servicio de una instalación portuaria otorgada en concesión o mediante contrato de concesión de obras o de servicios estará compuesta por el dominio público cuya ocupación haya sido autorizada y los espacios que, procedentes de otra titularidad, hayan sido incorporados a él en virtud de lo dispuesto en el título concesional. A estos efectos se considera zona de servicio de un puerto aquellas

superficies de tierra y de agua necesarias para la ejecución de sus actividades, así como las destinadas a tareas complementarias de ellas y los espacios de reserva que garanticen la posibilidad de desarrollo de la actividad portuaria.

La ordenación funcional de estos puertos formará parte del título concesional tomando como base el anteproyecto y proyecto de obra pública aprobados.

La referida ordenación tendrá los mismos contenidos y efectos que para la Delimitación de los Espacios y Usos Portuarios prevé esta ley y su modificación requerirá de un documento de similares características que la Delimitación de los Espacios y Usos Portuarios.

Artículo 10. *Procedimiento y efectos de aprobación de la Delimitación de Espacios y Usos Portuarios.*

1. En la elaboración, tramitación y aprobación de la Delimitación de los Espacios y Usos Portuarios se garantizará la información pública y la intervención de las administraciones y organismos públicos con competencias afectadas.

2. La Agencia redactará y planteará la propuesta de Delimitación de Espacios y Usos Portuarios, y recabará informes sobre las materias de su competencia a los municipios afectados por razón de su ubicación territorial y a las administraciones con competencias sectoriales en el ámbito portuario que puedan verse afectadas.

El plazo para la emisión del informe será el previsto en la legislación sectorial salvo que dicha legislación no contenga previsión al respecto, en cuyo caso el plazo será de un mes. Transcurrido el plazo para la emisión de los informes solicitados sin que los mismos se hayan emitido, estos se considerarán favorables, salvo lo dispuesto en las leyes sectoriales y se proseguirá la tramitación del expediente.

3. Simultáneamente a la solicitud de los informes antes detallados, se someterá a información pública la Delimitación de Espacios y Usos Portuarios por el plazo de un mes, durante el cual las personas interesadas podrán formular alegaciones.

4. La aprobación de la Delimitación de Espacios y Usos Portuarios corresponde a la Consejería competente en materia de puertos mediante orden y la misma supondrá dejar sin efectos el Plan de Usos existente. La resolución de aprobación, así como la Delimitación de Espacios y Usos Portuarios, deberá publicarse en el Boletín Oficial de la Junta de Andalucía.

5. La aprobación de la Delimitación de Espacios y Usos Portuarios determinará la necesidad de modificar los planes urbanísticos que se vieran afectados, a través del procedimiento legalmente previsto para ello. El acuerdo de inicio del procedimiento podrá acordar la suspensión de los efectos de los planes.

Asimismo, dicha aprobación llevará implícita la declaración de utilidad pública y necesidad de urgente ocupación a los efectos de expropiación de los bienes y derechos de propiedad particular, y de rescate de las concesiones que requiera el desarrollo de la Delimitación, así como la adscripción y afectación al uso portuario de los bienes de dominio público y de los bienes patrimoniales incluidos en la zona de servicio que sean de interés para el puerto, de acuerdo con lo previsto en la legislación aplicable.

Del mismo modo, la aprobación de la Delimitación de Espacios y Usos Portuarios habilita para la revocación sin indemnización de las autorizaciones que resulten incompatibles.

Las concesiones otorgadas que resulten incompatibles con la nueva Delimitación de los Espacios y Usos Portuarios deberán adaptarse a la misma.

A tal efecto, podrá procederse a la revisión o, en su caso, al rescate de la concesión según lo establecido en los artículos 27, 31 y 33 de esta ley, en función de las necesidades de explotación y gestión portuaria.

Transitoriamente, las concesiones seguirán sujetas a las mismas condiciones en que se otorgaron, sin que pueda autorizarse prórroga del plazo de la concesión, o modificación de la misma sin que se haya producido la expresada revisión de las condiciones.

Artículo 10 bis. *Modificación de la Delimitación de los Espacios y Usos Portuarios.*

1. Las modificaciones de la Delimitación de los Espacios y Usos Portuarios que sean sustanciales se someterán al mismo procedimiento de aprobación que se determina en el

artículo anterior. Las modificaciones no sustanciales, serán aprobadas por la Agencia Pública de Puertos de Andalucía.

Se entenderá por modificación no sustancial:

a) Aquella producida por razones de explotación portuaria que no suponga alteración significativa de las superficies asignadas a cada uso.

b) Aquella que no implique una alteración significativa de la delimitación interna de las zonas en las que se divide el puerto, a efectos de la asignación de los usos previstos en la presente ley.

c) La ampliación dentro de la zona de servicio de infraestructuras y otras instalaciones portuarias que resulten complementarias de las ya existentes y que no supongan una alteración significativa de las superficies asignadas a cada uso o impliquen la introducción del uso compatible.

2. A los efectos previstos en los apartados a), b) y c) anteriores, tendrán la consideración de alteración significativa aquella que suponga una variación aislada o acumulada superior al diez por ciento de la superficie atribuida a un determinado uso.

3. Aprobada la modificación sustancial de la delimitación de los espacios y usos portuarios, se publicará en el Boletín Oficial de la Junta de Andalucía.

CAPÍTULO III

Los puertos en la ordenación territorial y en la planificación urbanística

Artículo 11. *Ordenación territorial y urbanística de los puertos.*

1. Los Planes de Ordenación del Territorio de ámbito subregional que afecten al litoral incluirán la localización de nuevos puertos y la ampliación de los existentes.

2. Los instrumentos de planeamiento general delmunicipio calificarán el puerto como sistema general portuario, debiendo contener, en relación con este sistema general, las determinaciones básicas relativas a su accesibilidad y conectividad, a efectos de garantizar la coherencia con el modelo territorial y con la estructura general y orgánica que configura el Plan.

3. La superficie del sistema general portuario no computará a los efectos de determinación de dotaciones, reservas y equipamientos según los distintos tipos de suelo.

Artículo 12. *Planes especiales de ordenación de los puertos.*

1. El sistema general de cada puerto se desarrollará urbanísticamente mediante un plan especial de ordenación, que formulará la Agencia Pública de Puertos de Andalucía, y aprobará la Consejería competente en materia de urbanismo, por su carácter supralocal, a propuesta de aquella. No obstante, justificadamente podrán aprobarse planes especiales para ámbitos más reducidos inferiores a la globalidad del espacio portuario.

El Plan Especial de Ordenación del Puerto se tramitará y aprobará de acuerdo con la normativa urbanística de aplicación.

2. La Delimitación de los Espacios y Usos Portuarios podrá tramitarse de manera simultánea al plan especial que ordene dicha zona de servicio, debiendo estar aprobada dicha delimitación con carácter previo o simultaneo a la aprobación definitiva del plan especial de ordenación.

Dentro de los usos que recogerá la misma, se podrán incluir intervenciones singulares en materia de integración puerto-ciudad, siempre que resulten compatibles con los usos antes definidos y no comprometan globalmente el desarrollo del espacio portuario ni su operatividad.

3. El Plan Especial recogerá la ordenación integral del puerto y las determinaciones necesarias que garanticen la integración de este sistema general en la ordenación urbanística del municipio, conforme a las previsiones del proyecto aprobado y de la Delimitación de los Espacios y Usos Portuarios o de la concesión, del contrato de concesión de obras o servicios, con criterios de flexibilidad que, teniendo en cuenta las particularidades de la gestión portuaria, hagan posible su adecuación a los cambios que coyunturalmente procedan.

Además, debe contener las determinaciones exigibles conforme a la normativa urbanística y especialmente las siguientes:

a) La ordenación de las actuaciones de integración puerto-ciudad.

b) Los parámetros urbanísticos, tales como la altura máxima, volumen de la edificación, tipología, ocupación máxima de la parcela, condiciones y características de las edificaciones y construcciones.

c) Los supuestos de modificación y revisión del Plan Especial.

Artículo 13. *Ejecución de obras.*

1. La aprobación del proyecto de construcción de unnuevo puerto o de su ampliación legitimará inmediatamente su ejecución, siendo sus determinaciones directamente aplicables, supeditando en todo momento su viabilidad al planeamiento existente que corresponda, siempre con la participación y conocimiento de las Administraciones Públicas afectadas.

La construcción y puesta en funcionamiento de las obras públicas que formen parte de la infraestructura portuaria, las edificaciones vinculadas a la actividad portuaria y las de sus conexiones con la red viaria y los sistemas generales de comunicaciones no estarán sujetas a licencias ni, en general, a actos de control preventivo municipal, por considerarse obras públicas de interés general, sin perjuicio del deber de informar al municipio afectado previamente al inicio de las obras.

2. Las demás obras públicas directamente relacionadas con la actividad portuaria y no contempladas en el proyecto deberán ser compatibles con el Plan de Usos de los Espacios Portuarios y adaptarse al Plan Especial de Ordenación del Puerto, si estuviera aprobado el mismo.

A estas obras les será de aplicación lo dispuesto en el párrafo segundo del apartado anterior, en relación con la no exigencia de control preventivo municipal. No obstante, se deberá recabar del municipio en el que se localice el puerto un informe sobre la adecuación de las obras proyectadas al citado Plan Especial, que deberá emitirse en el plazo de dos mes.

Artículo 14. *Coordinación interadministrativa.*

1. En relación con los instrumentos de planeamiento urbanístico que puedan incidir directamente sobre los puertos, el órgano competente para la aprobación inicial podrá remitir, con anterioridad a la misma, el documento a la Consejería competente en materia de puertos para que esta formule, en el plazo de un mes, las sugerencias y observaciones que estime convenientes.

En todo caso, se considera que inciden directamente sobre los puertos los instrumentos de planeamiento que ordenen los terrenos colindantes con el puerto, y los que afecten a las conexiones con las redes de comunicaciones del sistema general portuario.

2. Aprobado inicialmente el instrumento de planeamiento urbanístico al que se refiere el apartado anterior, este se someterá a informe de la Consejería competente en materia de puertos en aquellos aspectos que afecten a la actividad portuaria, que tendrá carácter vinculante y deberá estar motivado.

Este informe deberá emitirse en el plazo de tres meses y se entenderá favorable en caso de no emitirse en dicho plazo, salvo que afecte al dominio o al servicio público de titularidad autonómica.

3. El Ayuntamiento deberá solicitar informe a la Agencia para la ejecución de las obras que incidan en la accesibilidad del puerto y las obras en los inmuebles más próximos al puerto con ocasión, en su caso, de la tramitación de la correspondiente licencia, a fin de asegurar que las operaciones portuarias no sean perturbadas por las actuaciones proyectadas. Este informe se entenderá favorable transcurrido el plazo de dos meses sin que se hubiese emitido.

El Plan de Usos de los Espacios Portuarios delimitará el ámbito espacial y la tipología de obras que son objeto de este informe.

TÍTULO III

Del dominio público portuario de Andalucía

CAPÍTULO I

Disposiciones generales

Artículo 15. *Concepto y bienes que lo integran.*

1. Los puertos de competencia de la ComunidadAutónoma de Andalucía son bienes de dominio público e integran el dominio público portuario de Andalucía.
2. Pertenecen al dominio público portuario de Andalucía:

a) Los terrenos, obras e instalaciones fijas de la Comunidad Autónoma afectados al servicio o uso portuario.
b) Los terrenos incorporados con ocasión de unaconcesión de construcción o ampliación y explotación de un puerto.
c) Las obras e instalaciones construidas por los titulares de una concesión de dominio público cuando reviertan a la administración del Sistema Portuario de Andalucía.

3. Igualmente, se integrarán en el dominio público portuario los bienes de dominio público marítimo terrestre adscritos por la Administración del Estado, sin perjuicio de la titularidad dominical del mismo.
4. Cuando los bienes y derechos de dominio público portuario adscritos dejasen de ser necesarios para el cumplimiento de los fines propios de la Comunidad Autónoma, estos serán objeto de reversión al Estado. A estos efectos, por parte de la persona titular de la Consejería competente en materia de puertos se elevará propuesta al Consejo de Gobierno para que inste la reversión en los términos previstos en la normativa básica en materia de costas.

Artículo 16. *Usos en el dominio público portuario.*

1. En el dominio público portuario se llevarán a cabo actividades, instalaciones y construcciones acordes con los siguientes usos:

a) Usos correspondientes al tráfico comercial marítimo, incluidos la carga y descarga, el transbordo y almacenamiento de mercancías de cualquier tipo relacionados con el intercambio entre modos de transporte, el embarque y desembarque de pasajeros, y otras actividades portuarias comerciales.
b) Usos pesqueros, incluidas las actividades de acuicultura marina, y pesquero-turísticos.
c) Usos náutico-deportivos.
d) Usos auxiliares y complementarios de los anteriores, así como los correspondientes a mantenimiento y reparación de embarcaciones, y servicios a las tripulaciones, actividades logísticas y los que correspondan a empresas industriales o comerciales cuya localización en la zona de servicio esté justificada por razón del tráfico portuario o por los servicios que prestan a las personas usuarias del puerto.
e) Otros usos compatibles con la actividad portuaria, correspondientes a equipamientos culturales, deportivos, educativos, recreativos, certámenes feriales, exposiciones, así como actividades industriales o comerciales no portuarias, que puedan encontrar soporte en el dominio portuario, contribuyendo a la integración urbana y territorial de los puertos y su equilibrio social y económico, a la generación de empleo, al crecimiento de la economía andaluza y a la articulación de las relaciones entre el puerto y el espacio urbano y que por su intensidad, y relevancia en la articulación de las relaciones entre el puerto y el espacio urbano trasciendan las previsiones de los usos auxiliares y complementarios.

2. Excepcionalmente, por razones de utilidad pública debidamente acreditadas, el Consejo de Gobierno podrá instar al Consejo de Ministros que autorice instalaciones hoteleras, en los espacios de dominio público portuario destinados a usos compatibles. El plan especial del ámbito portuario correspondiente regulará tales usos, una vez levantada la prohibición y autorizadas las instalaciones hoteleras.

3. No podrán constituirse derechos de uso exclusivo sobre cualquier superficie de agua en el interior de los puertos y, especialmente, el derecho de uso exclusivo de amarre sobre los puestos de atraque.

En consecuencia, la facultad de cesión de tales elementos, prevista en los artículos 26.1.b) y 39.2, tendrá como objeto el uso preferente y no exclusivo de los mismos. El uso preferente y no exclusivo permitirá a los titulares de la gestión, la utilización o cesión temporal de los elementos portuarios mientras estos no estén ocupados por sus cesionarios.

Artículo 17. *Régimen de acceso a los puertos.*

1. Los puertos destinados a usos náuticos deportivosson de acceso libre, sin más limitaciones que las requeridas por razón de seguridad o explotación.

2. En los puertos destinados a usos pesqueros ocomerciales, se determinarán en el correspondiente Plan de Usos los espacios portuarios de acceso libre, dentro del horario establecido siempre con la participación de las organizaciones del sector pesquero.

3. Los espacios correspondientes a viales de accesoal puerto, viales interiores y de libre acceso y cualquier zona donde no haya restricción para el acceso a los viandantes son de uso común general, público y gratuito, sin más limitaciones que las derivadas de su correcta utilización y de las normas de policía del puerto.

El acceso de vehículos será regulado a través de las correspondientes normas de ordenación de la circulación en el puerto, aprobadas por la Agencia.

Artículo 18. *Modalidades de gestión de los puertos.*

1. Se entiende por gestión directa de un puerto la realizada por la Agencia, sin intervención de un concesionario. Dicha gestión directa será compatible con la existencia de contratos administrativos o títulos demaniales que puedan otorgarse sobre espacios concretos del mismo y que no impliquen explotación del puerto en los términos del apartado siguiente.

2. Se entiende por gestión indirecta aquella en la que se faculta a un tercero concesionario, mediante el contrato que legalmente corresponda, para la construcción y explotación o solamente para la explotación de un puerto.

A estos efectos, se entiende por explotación la puesta a disposición de los bienes que integran el dominio público portuario para su ocupación, utilización o aprovechamiento, así como la prestación de los servicios portuarios a las personas usuarias, a cambio de la correspondiente contraprestación económica.

3. Sin perjuicio de lo dispuesto en el apartado anterior, la construcción y gestión de un puerto se podrá realizar a través de una concesión demanial, de acuerdo con el régimen jurídico que le es propio. En este supuesto, la construcción o explotación del puerto, o ambas cosas, se realizarán a cuenta y riesgo del concesionario demanial, en los términos que disponga el título concesional.

4. La modalidad y modo de gestión de cada puerto se determinará por la Consejería competente en materia de puertos, a propuesta de la Agencia Pública de Puertos de Andalucía.

5. Corresponde en todo caso a la administración del Sistema Portuario de Andalucía la potestad de inspección y policía, así como la potestad sancionadora en relación con la conservación del dominio público portuario, su correcta utilización o aprovechamiento y la prestación regular de los servicios portuarios.

Artículo 19. *Derechos legales de tanteo y retracto de la Agencia de Puertos de Andalucía.*

1. Se reconoce derecho de tanteo y retracto legal a favor de la Agencia en las cesiones de las concesiones de obra pública y en las transmisiones intervivos de concesiones demaniales, ya sean voluntarias o resultado de la ejecución de actos administrativos o judiciales.

2. El derecho de tanteo en las citadas transmisionesse debe ejercitar en el plazo previsto para autorizar la correspondiente transmisión, conforme establece el artículo 28.2 en relación con las concesiones demaniales, y el artículo 39.1 en relación con las concesiones de obra pública.

A tal efecto, si la Agencia pretendiera hacer efectivo tal derecho, deberá notificar tal circunstancia a las partes, vendedor y adquirente, en transmisiones voluntarias, y a la autoridad judicial o administrativa, en las forzosas.

3. En el caso del retracto, el plazo para el ejercicio delderecho será de tres meses y se computará desde la fecha en que se tenga conocimiento fehaciente por la Agencia de la transmisión habida.

4. Notificado el ejercicio de los derechos de tanteo oretracto, en el plazo de dos meses desde dicha notificación, deberá formalizarse en documento público la transmisión a favor de la Agencia.

El ejercicio del derecho de retracto no enerva la responsabilidad que resulte de la omisión de la preceptiva notificación de la transmisión.

5. Los mismos derechos se reconocen en las transmisiones de derechos sobre elementos cedibles en las concesiones demaniales y de obra pública, que se regulan en los artículos 26.1.b) y 39.3, respectivamente.

CAPÍTULO II

Gestión del dominio público portuario

Sección 1.ª Disposiciones generales

Artículo 20. *Utilización del dominio público portuario.*

1. La utilización del dominio público portuario se regirá por lo establecido en esta ley y en sus normas de desarrollo.

2. La utilización del dominio público portuario para usos que presenten circunstancias de exclusividad, intensidad, peligrosidad o rentabilidad exigirá la obtención de la correspondiente concesión o autorización administrativa de conformidad con lo dispuesto en la presente ley.

3. Solo podrán otorgarse concesiones para los usos y actividades permitidos en el artículo 16 que sean conformes con las determinaciones establecidas en la Delimitación de los Espacios y Usos Portuarios.

Singularmente, podrán otorgarse autorizaciones para usos distintos cuando sean compatibles con la actividad portuaria, de conformidad con lo previsto en el artículo 16.

Cuando una solicitud de concesión no sea acorde con la Delimitación de los Espacios y Usos Portuarios, pero la Agencia la considere de especial relevancia económica o social, podrá instar de la Consejería competente en materia de puertos su declaración como de interés relevante.

Tal declaración habilitará para la tramitación simultanea de la modificación de la Delimitación de Espacios Portuarios y Usos Portuarios y de la solicitud de concesión.

La tramitación de estas Delimitaciones de Espacios y Usos Portuarios tendrá la consideración de preferente y urgente, reduciéndose los plazos a la mitad. La aprobación de la modificación de la Delimitación de los Espacios y Usos Portuarios deberá en todo caso ser previa al otorgamiento de la concesión.

4. La autorización o la concesión para la utilizacióndel dominio público portuario no exime a su titular de obtener los permisos, licencias o autorizaciones que sean exigibles por otras disposiciones legales.

5. La Agencia conserva en todo momento las facultades de control y policía a fin de garantizar el uso adecuado del dominio público portuario. A estos efectos, tanto las personas usuarias como las titulares de las autorizaciones y concesiones quedan obligadas a informarle de las incidencias que se produzcan y a cumplir las instrucciones que dicte la Administración.

Sección 2.ª Autorizaciones

Artículo 21. *Ámbito.*

1. La ocupación del dominio público portuario conbienes muebles o instalaciones desmontables o sin ellos estará sujeta a autorización de la Agencia.

2. La duración máxima de las autorizaciones es detres años, incluidas sus prórrogas.

3. Las autorizaciones demaniales se otorgan a títulode precario, con carácter personal e intransferible ínter vivos, y su uso no podrá ser cedido a terceros.

Artículo 22. *Procedimiento para el otorgamiento.*

1. El procedimiento para el otorgamiento de autorizaciones, en los términos en los que se establezca reglamentariamente, podrá iniciarse a solicitud del interesado o por concurso convocado al efecto por la Agencia.

2. En el supuesto de iniciación a solicitud del interesado, la petición deberá detallar, en planos o proyectos, la delimitación del dominio público a ocupar, los bienes muebles o instalaciones que sean necesarios y la actividad a desarrollar.

3. En el supuesto de concurso, el órgano competentepara la resolución aprobará el pliego de bases que ha de regirlo, los criterios para su adjudicación, así como el pliego de condiciones que regulará la autorización. La convocatoria se publicará en el «Boletín Oficial de la Junta de Andalucía».

4. La resolución de otorgamiento, en los casos previstos en los apartados 2 y 3 anteriores, deberá dictarse y notificarse en el plazo de 6 meses desde la presentación de la solicitud o desde el inicio del procedimiento de concurso. Transcurrido el mismo sin que la resolución se haya dictado y notificado, se podrá entender desestimada dicha solicitud.

5. Siempre que no haya concurrencia, que el solicitante tenga un título habilitante que vaya a finalizar, y solicite un nuevo título para la ocupación y explotación del dominio público portuario que se realice en las mismas condiciones que el vigente, en el procedimientos de otorgamiento de autorizaciones regulado en el presente artículo, se sustituirá la autorización prevista en el mismo, por la presentación por el interesado de una declaración responsable de cumplimiento de requisitos cumplimentada en el modelo que a estos efectos publicará la Agencia Pública de Puertos de Andalucía en su página web.

La declaración responsable faculta para proceder desde el mismo día de su presentación y una vez finalizado el título vigente, a continuar con la ocupación prevista en la solicitud del interesado por un plazo máximo de tres años, siempre que vaya acompañada de la documentación requerida en cada caso. Ello sin perjuicio de las facultades de comprobación, control e inspección posterior que correspondan.

De conformidad con lo previsto en la legislación básica de Procedimiento Administrativo Común, por resolución de la Agencia Pública de Puertos de Andalucía, se declarará el cese de la ocupación y la orden de desalojo del bien inmueble, sin perjuicio de las responsabilidades penales, civiles o administrativas a que hubiere lugar, desde el momento en que se tenga constancia de alguna de las siguientes circunstancias:

a) La inexactitud, falsedad u omisión de carácter esencial en cualquier dato, manifestación o documento que se acompañe o incorpore a la declaración responsable.

b) La no presentación, ante la Agencia Pública de Puertos de Andalucía, de la documentación requerida, en su caso, para acreditar el cumplimento de lo declarado.

c) La inobservancia de los requisitos impuestos por la normativa aplicable.

d) El incumplimiento de los requisitos necesarios para la ocupación.

e) La existencia de alguno de los supuestos previstos en los artículos 30 o 31 de la presente ley, o de los previstos en el título otorgado inicialmente.

Artículo 23. *Condiciones de la autorización.*

1. Los títulos de autorización deberán tener, al menos, el siguiente contenido:

a) Objeto de la autorización.

b) Bienes muebles e instalaciones autorizadas.

c) Plazo de duración con las prórrogas que procedan.

d) Extensión del dominio público cuya ocupación se autoriza.

e) Condiciones de protección de las personas, bienes y medio ambiente conforme a la normativa de aplicación.

f) Determinación de los requisitos mínimos de calidad en la actividad a realizar.

g) Tasas que procedan.

h) Garantía de utilización.

i) Causas generales y específicas de caducidad, si se prevén, y sus efectos.
j) Régimen de seguros de obligatoria cobertura por el autorizado.

2. Durante la vigencia de la autorización, su titular vendrá obligado a mantener en buen estado tanto el dominio público portuario como sus instalaciones, debiendo realizar a su cargo las reparaciones que sean precisas.

La Agencia podrá inspeccionar el estado de conservación de los bienes objeto de autorización y señalar las reparaciones que deben acometerse sobre los mismos.

3. Las autorizaciones se inscribirán en el Registro de Usos del Dominio Público Portuario regulado en el Capítulo V de este Título. Extinguida la autorización, la inscripción en el Registro de Usos será cancelada de oficio.

Reglamentariamente podrán establecerse categorías objetivas de autorizaciones exentas del trámite preceptivo de inscripción, en función de la duración y de la superficie de la ocupación.

Sección 3.ª Concesiones

Artículo 24. *Ámbito y plazo.*

1. La ocupación del dominio público portuario con obras o instalaciones fijas, así como cualquier tipo de ocupación por plazo superior a tres años, estará sujeta a concesión.

El título de otorgamiento determinará el plazo de la concesión y sus posibles prórrogas, sin que el plazo total pueda exceder de 50 años.

Para la fijación del mismo se tendrán en cuenta los siguientes criterios:

a) Vinculación del objeto de la concesión a la actividad portuaria.
b) Disponibilidad de espacio de dominio público portuario.
c) Volumen de inversión y estudio económico-financiero.
d) Plazo de ejecución de las obras contenidas en el proyecto.
e) Adecuación a la planificación y gestión portuarias.
f) Incremento de actividad que genere el puerto y creación de empleo consecuencia de dicho incremento.
g) Vida útil de la inversión a realizar por el concesionario.
h) Compromisos de mejora medioambiental en el puerto y su entorno durante la concesión.

2. El plazo de la concesión será improrrogable, excepto en los siguientes supuestos:

A) Cuando en el título de otorgamiento se haya previsto expresamente o, de no haberse previsto, concurra el supuesto establecido en el artículo 27.2 d) de la presente ley. En estos casos, a petición de la concesionaria y a juicio de la Administración portuaria, podrá ser prorrogada la concesión, sin que la suma de los plazos de las prórrogas pueda superar la mitad del plazo inicialmente otorgado, y en ningún caso este plazo inicial, unido al de las prórrogas, podrá superar el plazo máximo de 50 años.

En los supuestos establecidos en el artículo 27.2 d), tanto la inversión a realizar por el solicitante como el procedimiento a seguir se realizarán conforme a lo previsto en el apartado siguiente.

B) Excepcionalmente, aunque en el título de otorgamiento no se haya previsto la posibilidad de prórroga, en aquellas concesiones de puertos deportivos y de instalaciones en zonas portuarias de uso náutico-deportivo destinadas a la prestación del servicio a las embarcaciones deportivas y de ocio, que sean de interés estratégico o relevante para el sistema portuario andaluz o para el desarrollo económico del mismo, cuando la concesionaria se comprometa a llevar a cabo alguna de las actuaciones previstas en los apartados siguientes y concurran razones de interés público de orden económico, social, turístico o estratégico que así lo aconsejen, la Consejería competente en materia de Puertos podrá autorizar prórrogas no previstas en los títulos.

Las referidas actuaciones son:

B1) Llevar a cabo un nueva inversión relevante, no prevista en el título original, que suponga una mejora cualitativa y cuantitativa del empleo, de la eficacia global y de la competitividad de la actividad desarrollada, tanto en la concesión como, en su caso, en la

concesión modificada por ampliación de su superficie, siempre que formen una unidad de explotación y que, a juicio de la referida Administración, sea de interés para mejorar la productividad, la eficiencia energética o la calidad ambiental de las operaciones portuarias y la prevención de daños medioambientales en el entorno portuario, la mejora de la sostenibilidad ambiental y la sensibilización para la preservación y mejora del medioambiente o suponga la introducción de nuevas tecnologías, como la digitalización de infraestructuras o procesos que incrementen su competitividad y que, en todo caso, sea superior al 20% del valor actualizado de las instalaciones objeto de concesión, se entiende este como el correspondiente al inicialmente previsto en la concesión, así como a las inversiones de desarrollo de dicho proyecto inicial aprobadas durante la vida de concesión (presupuesto de ejecución material).

B2) Llevar a cabo una aportación económica, que no tendrá naturaleza tributaria, a la financiación de infraestructuras portuarias para la mejora de la posición competitiva de los puertos de Andalucía, cuyo importe, en todo caso, sea superior al 20% del valor actualizado de las instalaciones objeto de concesión.

B3) Una combinación de ambos supuestos, siempre que la suma de los importes comprometidos no sea inferior al 20% del valor actualizado de las instalaciones objeto de concesión.

Los compromisos descritos en los apartados anteriores deberán estar íntegramente ejecutados en el plazo de los cuatro primeros años, a contar desde la resolución de prórroga.

En el supuesto de que la entidad concesionaria sea un club náutico u otra entidad deportiva sin fines lucrativos, dichos compromisos deberán ejecutarse en el plazo de los seis primeros años, a contar desde la resolución de prórroga.

La prórroga establecida en el apartado B se regulará conforme al procedimiento previsto en los apartados 5 y 6 del artículo 25 de la presente ley, con las especialidades establecidas en los apartados 3, 4 y 5 del presente artículo.

3. Las concesionarias deberán presentar una solicitud en la que indicarán la concesión respecto de la que solicita la prórroga, el plazo por el que la solicita y la inversión o aportación económica que se propone. Dicha solicitud será resuelta por la Consejería competente en materia de Puertos, previo informe de la Agencia Pública de Puertos de Andalucía.

A la referida solicitud habrán de adjuntar la siguiente documentación:

a) Documento técnico que describa las características de las obras o debida referencia al mismo, en caso de que este obrase en la Agencia, así como la documentación o estudios necesarios para la obtención del instrumento de prevención y control ambiental a que se encuentre sometido.

b) Estudio económico-financiero de viabilidad de la concesión, que justifique la necesidad de la prórroga y los nuevos compromisos que se pretenden cumplir, entre los que figurarán la previsión de la creación de empleo y la metodología utilizada para dicha estimación.

c) Documentación acreditativa de las inversiones tanto inicialmente previstas en la concesión como de desarrollo del proyecto inicial, ejecutadas y aprobadas por la Administración competente.

d) Cuentas anuales aprobadas y depositadas en el Registro Mercantil o registro oficial en que el empresario deba estar inscrito y auditadas por firma auditora externa, de los tres últimos ejercicios.

e) Dictamen emitido por una auditoría técnica externa e independiente, que verifique el cumplimiento de sus obligaciones de mantenimiento de las obras e instalaciones de la infraestructura necesaria para la prestación de los servicios portuarios que constituyen el soporte material de la concesión. Para estos cometidos, la Agencia designará a la entidad encargada de realizar el dictamen de entre las cinco propuestas por la concesionaria, a su costa, en base a los parámetros fijados por la Agencia.

f) Propuesta de Reglamento de Explotación y Tarifas Máximas, actualizado de conformidad con las prescripciones establecidas por la Agencia Pública de Puertos de Andalucía, vigentes al tiempo de presentarse la solicitud.

g) Certificados de encontrarse al corriente de las obligaciones tributarias con el Estado y la Comunidad Autónoma de Andalucía y de las obligaciones con la Seguridad Social.

h) Declaración responsable de no estar incurso en incapacidad o prohibición para contratar.

La solicitud deberá presentarse, en todo caso, con anterioridad al inicio del penúltimo año del plazo de concesión, siendo requisito indispensable para su tramitación que el interesado se encuentre al corriente del cumplimiento de las obligaciones concesionales establecidas en la presente ley y las que resulten del título otorgado.

4. El informe al que se refiere el presente artículo se emitirá teniendo en cuenta:

a) Si las concesiones son de interés estratégico o relevante para el sistema portuario andaluz o para el desarrollo económico del mismo y concurren razones de interés público de orden económico, social, turístico o estratégico que aconsejen su prórroga.

b) Si, durante la vida de la concesión, el titular de la misma ha cumplido las prescripciones previstas en el título de otorgamiento, no habiendo sido sancionado por infracción grave.

c) Si la inversión propuesta o aportación económica tiene las características detalladas en el apartado B) del presente artículo.

d) El volumen de inversión y/o aportación económica comprometida y el plazo en el que se comprometen a realizarlos.

e) La vida útil de la inversión.

f) La memoria económico-financiera de la concesión en el momento de su otorgamiento y en el momento de la solicitud de prórroga de plazo.

5. La prórroga de la concesión determinará la modificación de las condiciones de la misma, que deberán ser aceptadas por la concesionaria con anterioridad a la resolución de otorgamiento.

En estos supuestos, la prórroga no podrá ser superior al plazo inicialmente previsto en su título de otorgamiento y, en ningún caso, el plazo total del otorgamiento unido al de la prórroga podrá superar el plazo máximo de 50 años, y excepcionalmente para las estratégicas o relevantes podrá llegar hasta los 75 años. Asimismo, se requerirá que haya transcurrido al menos una tercera parte del plazo de la concesión inicial.

En las concesiones prorrogadas por el plazo máximo de 75 años, el correspondiente instrumento de prevención y control ambiental deberá contener una evaluación bianual del cumplimiento de las indicaciones y medidas protectoras y correctoras en él contenidas. De dicha evaluación deberá trasladarse copia a la Agencia Pública de Puertos de Andalucía y al ayuntamiento en cuyo término municipal se asiente la instalación portuaria.

La prórroga de la concesión determinará la aprobación del Reglamento de Explotación y Tarifas Máximas, actualizado de conformidad con las prescripciones establecidas por la Agencia Pública de Puertos de Andalucía, vigentes al tiempo de presentarse la solicitud.

Si una vez realizada la prórroga la concesionaria impugna las cláusulas que fueron aceptadas por ella, la Agencia Pública de Puertos de Andalucía estará facultada para declarar extinguido el título, salvo cuando aquellas hubiesen sido declaradas ilegales.

La prórroga del plazo de la concesión no será tenida en cuenta a efectos de la valoración del rescate, de la revisión de la concesión o de la indemnización por cualquier causa a la concesionaria.

Artículo 25. *Procedimiento de otorgamiento.*

1. El procedimiento de otorgamiento podrá iniciarse a solicitud del interesado o por concurso convocado al efecto por la Agencia. No obstante, podrá acordarse el otorgamiento directo cuando el interesado sea otra administración pública, o en general, cualquier persona jurídica de derecho público o privado perteneciente al sector público, cuando se den las circunstancias excepcionales para ello, debidamente justificadas.

En los supuestos en los que sean iniciados a solicitud de los interesados, el mismo se iniciará con una solicitud en la que se describa la ocupación solicitada, la actividad a desarrollar y, en su caso, la inversión a realizar, a la cual se adjuntará la documentación detallada por la Agencia Pública de Puertos a través del Portal de la Junta de Andalucía.

Transcurrido el plazo de seis meses de la presentación de la solicitud o, en el caso de procedimientos iniciados por concurso, desde que termine el plazo de presentación de solicitudes, sin que la resolución se haya dictado y notificado, se podrá entender desestimada dicha solicitud.

En el supuesto de tramitación del concurso se estará a lo establecido en el artículo 22 de esta ley, con las especialidades previstas los apartados siguientes.

2. La tramitación de los procedimientos de otorgamiento de concesiones podrá ser ordinaria o simplificada.

3. En la tramitación ordinaria, la Agencia, tras la recepción de la solicitud y el análisis de su suficiencia y viabilidad, realizará un trámite de competencia de solicitudes mediante anuncio en el Boletín Oficial de la Junta de Andalucía. En el mismo, se indicará la apertura de un plazo de entre diez días y tres meses, en función de la complejidad de la documentación a aportar por los licitadores, para la presentación de otras solicitudes que, según se determine por la Agencia, puedan tener el mismo o distinto objeto que aquella pero que por su localización resulten incompatibles.

Concluido el trámite de competencia de solicitudes, el procedimiento continuará conforme a lo previsto en el apartado siguiente.

Si de acuerdo con lo dispuesto en este apartado existieran solicitudes en concurrencia, la Agencia seleccionará aquella solicitud que, a su juicio, tenga mayor interés portuario, motivado en criterios de captación de nuevos tráficos, compatibilidad con otros usos, inversión, rentabilidad y empleo, entre otros, continuándose la tramitación conforme a lo indicado en los apartados anteriores. Estos criterios deben ser incluidos en el anuncio a que se refiere los citados apartados. No obstante, la Agencia podrá convocar un concurso cuando la concurrencia existente en dicho trámite ponga de manifiesto tal necesidad.

4. En aquellos supuestos en los que el solicitante pretenda realizar obras, la Agencia realizará la confrontación del documento técnico requerido según la legislación vigente, sobre el terreno y espacio de agua.

En estos supuestos, la solicitud seleccionada se someterá a información pública en el Boletín Oficial de la Junta de Andalucía para que, durante un plazo de veinte días hábiles desde su publicación, puedan presentarse alegaciones simultáneamente a la solicitud de los informes preceptivos para el otorgamiento de la concesión por idéntico plazo. Transcurrido el referido plazo para la emisión de los informes solicitados sin que los mismos se hayan emitido, se podrá continuar con la tramitación del procedimiento.

Este trámite de información pública podrá servir para cumplimentar el concerniente al procedimiento de evaluación de impacto ambiental, en los casos en los que sea preceptivo el mismo.

El trámite de información pública no será preceptivo en los supuestos en que la concesión se refiera a la utilización total o parcial de edificaciones existentes, siempre que no se produzca una modificación relevante de su arquitectura exterior que suponga un cambio importante en la altura o el volumen de la edificación.

La publicación de los trámites de competencia de proyectos y el de información pública, a que se refieren los apartados anteriores, en el Boletín Oficial de la Junta de Andalucía estará exenta del pago de las tasas reguladas en el Capítulo I del Título II de la Ley 4/1988, de 5 de julio, de Tasas y Precios Públicos de la Comunidad Autónoma de Andalucía.

Con carácter previo al otorgamiento, se fijarán las condiciones que regularán la concesión, sin cuya aceptación expresa por el peticionario no será otorgada.

Conforme al procedimiento previsto en este apartado se regulará la prórroga establecida en el apartado 2 B) del artículo 24.

5. El trámite de información pública referido en el apartado anterior podrá considerarse cumplimentado y subsumido en el trámite de competencia a que se refiere el apartado anterior, siempre que el proyecto seleccionado sea el que dio lugar al inicio de este último trámite, sin modificación alguna, y el mismo hubiese estado a disposición de todos los posibles interesados en dicho trámite. A estos efectos, en el anuncio del trámite de solicitud se hará constar de forma expresa este último extremo.

6. La Agencia podrá acordar la utilización del procedimiento con tramitación simplificada cuando la ocupación sea inferior a 1.500 m² o se realice sobre edificios preexistentes siempre que no se pretenda la ejecución de obras de nuevo establecimiento, y la ocupación

solicitada no esté sujeta a instrumentos de prevención ambiental a excepción de la calificación ambiental.

Recibida una solicitud, la tramitación simplificada se iniciará con el trámite de competencia de solicitudes mediante anuncio en Boletín Oficial de la Junta de Andalucía, otorgándose un plazo de diez días para la presentación de solicitudes alternativas.

Transcurrido este plazo sin que exista concurrencia, se procederá al otorgamiento de la concesión, previa aceptación expresa por el peticionario de las condiciones que regularán la concesión y previa solicitud, en su caso, de los informes que resulten preceptivos conforme a la normativa sectorial de aplicación.

En caso de que exista concurrencia se procederá conforme a lo previsto en el apartado 3 in fine.

7. Se podrá prescindir del trámite de competencia de solicitudes:

a) Cuando quien formula la solicitud sea un órgano o entidad de cualquier administración pública para el cumplimiento de los fines de su competencia, siempre que se trate de usos o actividades que, por su relación directa con la actividad portuaria, hayan de desarrollarse necesariamente dentro de dicho espacio o cuando la solicitud sea formulada por un club náutico u otro deportivo sin fines lucrativos, siempre que las condiciones de la concesión establezcan una limitación de, al menos, un sesenta y cinco por ciento de los atraques disponibles a embarcaciones con eslora inferior o igual a doce metros.

b) Cuando el objeto de ocupación sea una lonja y la solicitante tenga condición de entidad representativa del sector pesquero declarada por la Consejería competente en materia de pesca.

c) Cuando fuera declarado desierto el concurso convocado para el otorgamiento de una concesión, o este hubiera resultado fallido a consecuencia del incumplimiento de las obligaciones previas a la formalización del otorgamiento por parte de la persona adjudicataria, siempre que no haya transcurrido más de dos años desde la fecha de la resolución poniendo fin a dicho procedimiento, el objeto concesional sea el mismo y las condiciones de otorgamiento sean las anunciadas para el concurso o de aquellas en las que se hubiera producido la adjudicación.

En caso de que el concurso hubiera resultado fallido, se requerirá al licitador siguiente por el orden en el que hayan quedado clasificadas las ofertas, de acuerdo con lo dispuesto en el pliego de bases del concurso, para que aporte la documentación necesaria a fin de iniciar el procedimiento de otorgamiento de la concesión.

d) Cuando la superficie a ocupar por la concesión sea igual o inferior a 500 metros cuadrados o para instalaciones lineales, tales como tuberías de abastecimiento, saneamiento, emisarios submarinos, redes de telecomunicaciones, líneas telefónicas o eléctricas y conducciones de gas, entre otras, que sean de uso público o aprovechamiento general, así como para instalaciones destinadas a uso público general y gratuito.

8. En los supuestos de concursos convocados por la Agencia, una vez resuelto el mismo, la tramitación del procedimiento de otorgamiento de la concesión será la ordinaria o simplificada en función de las características del objeto de la concesión conforme a los previsto en los apartados 3 y 6 del presente artículo.

9. Una vez otorgado el título, y con carácter previo a su firma, el interesado deberá aportar la documentación detallada en la página web de la Agencia Pública de Puertos de Andalucía.

El otorgamiento se publicará en el Boletín Oficial de la Junta de Andalucía con indicación, al menos, de la información relativa al objeto, plazo, superficie concedida y titular de la concesión.

A tal efecto, se publicará un anuncio con carácter anual de todas las concesiones otorgadas.

Artículo 26. *Condiciones de otorgamiento.*

1. Además de las condiciones y obligaciones que se señalan para las autorizaciones en el artículo 23, el título de otorgamiento debe recoger:

a) Obras o instalaciones fijas con referencia al proyecto y las prescripciones técnicas, así como los plazos de inicio y finalización. En el caso de ocupación de espacios de agua, deberá señalar el balizamiento que deba establecerse.

b) La posibilidad, en su caso, de ceder elementos portuarios a terceros, previa autorización de la Agencia.

c) La obligación de facilitar la información técnica y económica que le solicite la Agencia en el ejercicio de sus competencias.

d) El régimen de utilización, pública o privada, de los servicios y de los espacios portuarios, con la obligación del concesionario de establecer y de mantener los accesos adecuados para el uso público de las zonas de dominio público.

e) Las tarifas o los precios máximos a percibir de los usuarios, si procede, con el detalle de los factores constitutivos como base de futuras actualizaciones.

f) La obligación del concesionario de mantener enbuen estado el dominio público, las obras y las instalaciones, de hacer a su cargo las reparaciones que sean necesarias, de facilitar la tarea de inspección y de control que lleve a cabo la Agencia y de colaborar con la misma.

g) Las condiciones que se consideren necesarias, como resultado de la evaluación de efectos, para no perjudicar el medio, y también las medidas indispensables para mantener la calidad de las aguas marítimas.

h) Las causas generales y específicas de extinción de la concesión, si se prevén, y los efectos que producen.

i) Aquellas otras que hayan servido de base para otorgar la concesión

2. El otorgamiento, modificación y extinción de las concesiones deberán acceder al Registro de la Propiedad y al Registro de Usos del Dominio Público Portuario.

Artículo 27. *Revisión y modificación.*

1. La Agencia, de oficio o a instancia de parte, podrá revisar una concesión modificando sus condiciones si concurre alguna de las siguientes circunstancias:

a) En caso de fuerza mayor.

b) Cuando por alteración de los supuestos determinantes de su otorgamiento no sea posible mantener la finalidad de la concesión.

c) Cuando lo exija su adecuación a las obras previstas en el planeamiento portuario.

d) Cuando lo exija su adecuación al Plan de Usos delos Espacios Portuarios o al Plan Especial de Ordenación del Puerto.

En los dos últimos supuestos, la persona concesionaria tendrá derecho a una indemnización por los perjuicios derivados de la revisión del título, que se determinará de acuerdo con lo dispuesto en el artículo 33.

2. La Agencia podrá autorizar modificaciones en las condiciones de la concesión a petición de su titular. Cuando la modificación sea sustancial, deberá tramitarse de acuerdo con lo establecido en el apartado 4 del artículo 25. Se entenderán modificaciones sustanciales las siguientes:

a) Cambio relevante del objeto de la concesión.

b) La ampliación de la superficie de la concesión, de la obra o la construcción en más de un 10%.

c) Cambio de ubicación de la concesión.

d) Prórrogas no previstas en el título concesional. Estas prórrogas solo podrán otorgarse en supuestos excepcionales, por razones de interés estratégico o relevante para el puerto, y siempre que la persona o entidad concesionaria lleve a cabo nuevas inversiones con la debida correspondencia con la prórroga solicitada.

Artículo 28. *Transmisión y gravamen.*

1. Las concesiones podrán transmitirse por actosínter vivos, previa autorización expresa de la Agencia, subrogándose el nuevo titular en los derechos y obligaciones derivados de la concesión. Serán nulas de pleno derecho las transmisiones realizadas sin dicha autorización.

Estas transmisiones deberán formalizarse en escritura pública, de la que las partes remitirán copia a la Agencia en el plazo de un mes desde su otorgamiento.

2. La resolución de autorización para la transmisióndeberá dictarse en el plazo de tres meses, pudiéndose entender desestimada la solicitud por silencio administrativo una vez transcurrido el mismo.

3. Para que se autorice la transmisión de la concesión se deberán cumplir las siguientes condiciones:

a) Que la persona concesionaria se encuentre al corriente en el cumplimiento de todas las obligaciones de la concesión.

b) Que el nuevo titular reúna los requisitos exigidos para la prestación del servicio o para el ejercicio de la actividad de la que la concesión demanial sea soporte.

c) Que desde la fecha de puesta en marcha de la instalación haya transcurrido, al menos, un plazo de dos años.

Además, deberán especificarse necesariamente en la solicitud las condiciones relativas al precio y a la forma de pago, a efecto del ejercicio de los derechos previstos en el artículo 19.

4. Si la concesionaria fuera una persona jurídica, se considerará transmisión cualquier cambio en la titularidad de las acciones o participaciones que suponga sustitución de los socios o accionistas que lo fueren al tiempo de otorgamiento de la concesión, en porcentaje igual o superior al 50% del capital social.

5. Los causahabientes de la persona concesionariapodrán subrogarse mortis causa en el título, previa autorización de la Agencia, en el plazo de un año desde el fallecimiento. Transcurrido dicho plazo sin solicitud expresa al respecto ante la Agencia, se entenderá que se renuncia a la subrogación en la concesión, produciéndose la extinción del título.

La Agencia denegará tal autorización si los herederos no acreditaren los requisitos de solvencia exigidos para la prestación del servicio o para el ejercicio de la actividad de la que la concesión demanial sea soporte, en cuyo caso tendrán derecho a transmitir la concesión a quien reúna el exigido perfil de solvencia, en el plazo de un año desde la notificación por la Agencia de la resolución denegatoria.

6. En los supuestos de adjudicación de la concesiónmediante remate judicial o administrativo o en el caso de adjudicación de bienes por impago de créditos hipotecarios, la nueva persona concesionaria se subrogará en las obligaciones y derechos derivados de la concesión. Para poder participar en estos procedimientos de adjudicación será preceptiva la autorización de la Agencia que acredite que el peticionario cumple los requisitos para la prestación del servicio o para el ejercicio de la actividad de la que la concesión sea soporte.

7. La constitución de hipotecas y otros derechos degarantía sobre las concesiones deberá ser previamente autorizada por la Agencia, sin cuyo requisito serán nulos de pleno derecho dichos gravámenes.

8. No se inscribirá en el Registro de la Propiedad latransmisión de las concesiones o la constitución de derechos reales sobre las mismas sin que se acredite el cumplimiento de los requisitos exigidos en este artículo.

Sección 4.ª Disposiciones comunes para las autorizaciones y concesiones

Artículo 29. *Garantías.*

1. El titular de una autorización tiene la obligación deconstituir una garantía de utilización, que responderá de todas las obligaciones derivadas de la misma y de los daños y perjuicios que se pudieran ocasionar, siendo devuelta, si procede, a la extinción del título.

Su cuantía se determinará en función del valor del suelo e instalaciones cedidos, por un importe del 5%.

2. En relación con las concesiones, habrán de constituirse las siguientes garantías:

a) Garantía provisional por importe del 2% del presupuesto de las obras o instalaciones, para solicitar o participar en el proceso de selección de la concesión. Dicha garantía podrá ser excepcional y motivadamente incrementada en expedientes cuyas circunstancias así lo aconsejen, hasta un máximo del 10%.

b) Garantía de construcción de obras, una vez otorgada la concesión, por un importe del 5 % del presupuesto de las obras e instalaciones fijas, que excepcional y motivadamente podrá elevarse hasta un máximo del 10%.

c) La garantía de construcción se transformará, una vez realizado el reconocimiento final de las obras, en garantía de utilización, con la misma finalidad que la prevista en el apartado 1 para las autorizaciones. Asimismo, la garantía responderá por eventuales vicios de la construcción.

3. La no constitución en el plazo de un mes de las garantías de utilización, en el caso de las autorizaciones, y de construcción, en el de las concesiones, dará lugar a la resolución de tales títulos.

Artículo 30. *Causas de extinción.*

1. Las autorizaciones y concesiones se extinguirán por:

a) Vencimiento del plazo de otorgamiento.
b) Renuncia del titular, que solo podrá ser aceptada cuando no cause perjuicio al dominio público portuario, a la correcta prestación de los servicios públicos portuarios o a terceros.
c) Mutuo acuerdo.
d) Revocación.
e) Caducidad por incumplimiento.
f) Rescate de las concesiones.
g) Fallecimiento del titular, en los supuestos previstos en el artículo 28.
h) Extinción o disolución de la sociedad, salvo en supuestos de fusión o escisión.

2. Corresponde a la Agencia acordar la extinción de las concesiones y de las autorizaciones, previa audiencia del titular, conforme al procedimiento que se determine reglamentariamente, salvo en los supuestos previstos en los párrafos a) y g) del apartado anterior, en los que la extinción se producirá de forma automática.

El plazo máximo en que debe notificarse la resolución expresa en la que así se acuerde será de seis meses computados desde el acuerdo de inicio.

Artículo 31.

1. Las autorizaciones podrán revocarse sin derecho aindemnización por fuerza mayor, por resultar incompatibles con obras o planes aprobados con posterioridad o por entorpecer la normal explotación del puerto.

2. Las concesiones podrán revocarse sin derecho a indemnización por causa de fuerza mayor, o por alteración de los supuestos determinantes de su otorgamiento que impliquen la imposibilidad material o jurídica de la continuación en el disfrute de la concesión, siempre que no sea posible la modificación o revisión del título de otorgamiento.

Artículo 32. *Caducidad.*

1. Procederá declarar la caducidad de la autorización o de la concesión por los siguientes incumplimientos:

a) No iniciación, paralización o no terminación de las obras durante el plazo que se fije en las condiciones del título, salvo que medie causa justificada.
b) Abandono o falta de utilización del dominio público portuario sin mediar causa justificada durante el periodo establecido en el título, que nunca excederá de seis meses, salvo que en el título se hubiese dispuesto otro menor.
c) Impago de las tasas durante el plazo de seis meses en el caso de autorizaciones, y de un año en el caso de concesiones. Para iniciar el procedimiento de caducidad será suficiente que no se haya efectuado el ingreso en periodo voluntario. Una vez iniciado, el titular podrá enervar el efecto de caducidad, por una sola vez en el caso de autorizaciones y hasta un máximo de tres en concesiones, para toda la vigencia del título, si durante la tramitación del expediente y antes de su resolución abona la integridad de la deuda, incluidos intereses y recargos, con reposición en su caso del importe detraído de la garantía.

d) Ocupación del dominio público en más de un 10% sobre lo otorgado, a salvo de la sanción que corresponda en todo supuesto de ocupación no autorizada.

e) Aumento de la superficie, volumen o altura de lasobras o instalaciones en más del 10% sobre el proyecto autorizado, además de la sanción que corresponda en todo supuesto de obra no acorde al antedicho proyecto.

f) Utilización del dominio público para actividades distintas a las habilitadas en el título.

g) Incumplimiento de las condiciones que rigen la actividad o la prestación del servicio público del que la autorización o concesión demanial sea soporte.

h) Transmisión o constitución de derechos de garantía sin autorización.

i) Cesión de uso de elementos de la concesión sin habilitación.

j) No reposición o complemento de las garantías deconstrucción o de utilización, previo requerimiento de la Agencia.

k) Incumplimiento de otras condiciones cuya inobservancia esté expresamente prevista en el título de otorgamiento como causa de caducidad.

2. La declaración de caducidad conllevará la pérdida de las garantías constituidas.

Artículo 33. *Rescate de las concesiones.*

1. Si fuera preciso demoler las obras autorizadas o disponer de los bienes otorgados en concesión para la ejecución de obras o instalaciones declaradas de interés público, o cuando las concesiones resulten incompatibles con los planes de usos de los espacios portuarios o con los planes especiales del sistema general portuario, la Agencia podrá proceder al rescate de la concesión, previa indemnización al titular.

2. Si el rescate implicare la necesidad de ocupación de solo una parte de la concesión, el titular podrá solicitar su rescate total si la actividad que pueda mantener en la parte no rescatada le resulta antieconómica.

3. Para la valoración de las concesiones, en caso de rescate total o parcial, se atenderá a los siguientes conceptos:

a) El coste de las obras rescatadas actualizadas con el Índice Nacional General del Sistema de Índices de Precios al Consumo o referencia que eventualmente lo sustituya, multiplicado por el cociente entre el período de concesión restante y el total. No se tendrán en cuenta las obras e instalaciones realizadas sin autorización, que pasarán sin derecho a indemnización al dominio público, salvo que se ordene su levantamiento o demolición a costa de la persona concesionaria.

b) La pérdida de beneficios imputables al rescate durante el período que reste de concesión, con un máximo de tres anualidades. Para ello se computará el beneficio medio anual declarado de las actividades realizadas en la concesión en los cuatro ejercicios anteriores, o en los dos últimos ejercicios si es más favorable para la persona concesionaria.

4. El pago del valor del rescate podrá realizarse en metálico, mediante el otorgamiento de otra concesión o, en caso de rescate parcial, con la modificación de las condiciones de esta. Estos dos últimos supuestos se condicionan a la conformidad expresa de la persona concesionaria.

Artículo 34. *Efectos de la extinción.*

1. El titular tiene la obligación de retirar, al tiempo dela extinción del título, aquellos elementos que no estén unidos de manera fija al inmueble, de modo que no se produzca quebrantamiento de los mismos.

Si este no lo efectuara en el plazo y condiciones fijadas por la Agencia, esta podrá acordar su ejecución subsidiaria a costa del obligado.

2. Extinguida una concesión se suscribirá un Acta de Reconocimiento de Obras, en la que se describirán con el debido detalle los terrenos, obras e instalaciones sujetos a reversión o su levantamiento y retirada del dominio público, en la forma dispuesta en el apartado anterior. Si procediera su mantenimiento, el titular procederá a la reparación de las obras e instalaciones en el plazo y según las indicaciones fijadas por la Agencia.

3. Producida la reversión, quedarán automáticamente extinguidos los derechos que pudieran ostentar terceras personas sobre los mencionados bienes.

4. La Agencia no asumirá ni será responsable de ningún tipo de obligación, laboral o económica, del titular del derecho extinguido, esté o no vinculada a la actividad objeto de la autorización o concesión.

CAPÍTULO III

Contrato de concesión portuaria

Artículo 35. *Contrato de concesión.*

1. La Administración del Sistema Portuario podrá promover la construcción de obras públicas portuarias mediante el contrato administrativo de concesión de obra pública portuaria.

2. En el ámbito portuario, el contrato de concesión de obra pública portuaria tendrán por objeto la construcción y explotación de un nuevo puerto o una parte de un puerto que sean susceptibles de explotación totalmente independiente, técnica y económicamente, siempre que se encuentren abiertas al uso público o aprovechamiento general.

El contrato de concesión de servicio portuario tendrá por objeto la mera explotación de un puerto.

3. La construcción y explotación de la obra pública portuaria objeto de la concesión se efectuará a riesgo y ventura del concesionario, quien asumirá los riesgos económicos derivados de su ejecución y explotación, en los términos previstos en la normativa de contratación.

El contrato de concesión de obras o servicios portuarios reconocerá al concesionario el derecho a percibir una retribución consistente en la explotación de la totalidad o de parte de la obra, o dicho derecho acompañado del de percibir un precio o cualquier otra modalidad de financiación de las obras reguladas en la legislación general reguladora del contrato de concesión de obras.

A estos efectos, se entiende por explotación de una obra portuaria la puesta a disposición de la misma a favor de terceros para su ocupación, utilización o explotación o aprovechamiento, a cambio de la correspondiente retribución económica.

4. El contrato de concesión de obras portuarias habilitará directamente para la ocupación del dominio público en el que deba construirse la obra portuaria que constituya su objeto, siendo de aplicación lo dispuesto en esta ley a los efectos del régimen de utilización del dominio público portuario.

5. Los contratos de concesión de obras o servicios portuarios, de acuerdo con lo que establezcan los pliegos durante su licitación, establecerá los términos en que, en su caso, habilita al contratista para prestar los servicios portuarios establecidos en esta ley, sobre la obra que constituye su objeto.

6. Los contratos de concesión de obras o servicios portuarios se regirá por lo dispuesto en la legislación reguladora del contrato de concesión de obras con las especialidades previstas en esta ley.

Artículo 36. *Plazo.*

1. Las concesiones de construcción y explotación deobras públicas portuarias se otorgarán por el plazo que se acuerde en el pliego de cláusulas administrativas particulares, que no podrá exceder del plazo máximo fijado en la legislación básica estatal para el contrato de concesión de obra pública, con las especialidades que resulten en materia de dominio público marítimo-terrestre portuario.

2. Los plazos fijados en los pliegos de condiciones podrán ser prorrogados potestativamente, superando los establecidos en el apartado anterior, para los supuestos y dentro de los límites temporales regulados en la normativa básica en materia de contratos de concesión de obra pública.

Artículo 37. *Continuación de la explotación.*

(Derogado)

Artículo 38. *Inscripciones obligatorias.*

1. Otorgada la concesión de obra pública portuaria, su titular queda obligado a inscribirla en el Registro de la Propiedad, especificando con el debido detalle los bienes, obras e instalaciones sujetas a reversión de acuerdo con el título concesional. En caso de que posteriormente se aprueben modificaciones en el proyecto, le alcanzará idéntica obligación en relación con las nuevas unidades de obra, instalaciones o bienes que resulten de aquellas.

2. Terminada la construcción y previamente a la aprobación del acta de reconocimiento final de las obras, la persona concesionaria deberá aportar certificación registral de la inscripción referida en el apartado anterior. En ningún caso se autorizará la apertura de la obra pública ni su explotación en tanto no se presente dicha certificación.

3. La concesión se inscribirá de oficio en el Registro de Usos del Dominio Público Portuario.

Artículo 39. *Cesión del contrato de concesión de obra pública y de elementos portuarios.*

1. La cesión del contrato de concesión de obra pública requerirá de la autorización expresa de la Consejería competente en materia de puertos, conforme a lo previsto en la normativa en materia de contratos de las Administraciones Públicas.

2. La concesión de obra pública portuaria es indivisible, sin perjuicio de la cesión de elementos portuarios conforme a lo previsto en el presente artículo, siendo nulas de pleno derecho las cesiones realizadas que no se ajusten a lo establecido en el mismo.

3. La persona concesionaria podrá celebrar contratos con personas físicas o jurídicas cuyo objeto sea la cesión temporal de los derechos de explotación y de uso de elementos portuarios de acuerdo con las prescripciones del título concesional.

En ningún caso se podrán celebrar estos contratos sin que se hayan cumplido los requisitos relativos a la inscripción registral establecidos en el artículo 38.

4. Los contratos de cesión de elementos portuarios se regirán por el derecho privado en lo que afecta a los derechos y obligaciones de las partes. En ningún caso será válida la determinación de contraprestaciones más allá de los límites establecidos en el título concesional e instrumentos de desarrollo.

5. Los contratos de cesión de elementos portuarios deberán formalizarse mediante escritura pública y comunicarse con carácter previo a la Agencia.

En ningún caso se entenderán adquiridas mediante esta actuación comunicada facultades en contra de la legislación básica o autonómica en materia de bienes de dominio público.

6. Los cesionarios de elementos de la concesión y las personas usuarias de la misma por cualquier título están obligados a cumplir las prescripciones que rigen para la concesión.

7. La vigencia de los contratos de cesión de elementos portuarios será la establecida por las partes en dichos contratos. En todo caso, la extinción de la concesión implicará automáticamente la resolución de los contratos de cesión de elementos portuarios de la misma que se hubieran realizado.

Artículo 40. *Control administrativo.*

1. Corresponden a la administración del SistemaPortuario de Andalucía las funciones de inspección, vigilancia, policía, así como la potestad sancionadora en los puertos en régimen de concesión, en lo que afecta a la conservación y reparación de las obras e instalaciones, y también en lo que concierne a la explotación y a la prestación regular de los servicios públicos portuarios.

2. En los términos fijados en el contrato, la personaconcesionaria deberá remitir a la Agencia una memoria en la que se especifique la actividad de explotación y de prestación de los servicios públicos portuarios, así como los resultados económicos de la gestión debidamente auditados.

CAPÍTULO IV

De los servicios públicos portuarios y de las actividades comerciales o industriales

Sección 1.ª De los servicios públicos portuarios y su régimen de prestación en los puertos de gestión directa

Artículo 41. *Servicios públicos portuarios.*

1. Tienen la consideración de servicios públicos portuarios las actividades destinadas a garantizar y satisfacer las operaciones y necesidades de los tráficos marítimos. A tal efecto, tienen esta consideración: a) Servicios al buque.
b) Servicio de pasajeros.
c) Servicio de mercancías.
d) Servicio de pesca fresca.
e) Servicios a embarcaciones deportivas o de recreo.
f) Uso de equipo e instalaciones.
g) Servicio de ocupación de superficie.
h) Servicio de suministros.
i) Servicios operativos específicos.
j) Servicios administrativos.
k) Recepción de desechos generados por buques.

2. El objeto de los servicios a los que se refiere el apartado anterior es el que aparece recogido en relación con el hecho imponible de las diferentes tasas, así como en el artículo 62 en relación con el recargo por la recepción de desechos generados por buques, reguladas en el Capítulo II del Título IV de esta ley.

3. A los efectos de lo previsto en el apartado 1.e) del artículo 26, las tarifas o precios máximos a percibir de los usuarios a recoger en el título de otorgamiento serán exclusivamente las que tengan por objeto alguno de los servicios a que se refieren los apartados anteriores del presente artículo, y que constituyen el hecho imponible de las tasas portuarias y del recargo por la recepción de desechos generados por buques.

Aquellas previsiones de los títulos y Reglamentos de Explotación y Tarifas de las autorizaciones y concesiones en vigor en instalaciones portuarias de competencia de la Junta de Andalucía, cualquiera que fuera la fecha de otorgamiento de las mismas, contrarias a lo dispuesto en este apartado, quedarán en el ámbito de la relación jurídico privada existente entre el concesionario y el usuario.

Artículo 42. *Formas de prestación.*

1. La prestación de los servicios públicos portuarios podrá realizarse directamente por la Agencia o mediante gestión indirecta por cualquier procedimiento reconocido en la legislación vigente de contratos, siempre que no implique ejercicio de autoridad y el prestador del servicio hubiese obtenido el correspondiente título habilitante que le faculte para ello.

2. En los supuestos en que la gestión indirecta del servicio precise del otorgamiento de concesión o autorización de ocupación del dominio público portuario, ambas relaciones, gestión del servicio y de la ocupacion del dominio público, serán objeto de expediente único y su eficacia quedará vinculada recíprocamente.

3. En los supuestos en que los servicios públicos portuarios se presten en régimen de gestión indirecta, la Agencia aprobará las tarifas máximas a abonar por las personas usuarias.

4. La Agencia podrá celebrar convenios con otras Administraciones Públicas para la gestión y prestación de los servicios públicos portuarios, que continuarán siendo de su titularidad.

Artículo 43. *Régimen de los servicios públicos portuarios.*

1. La Agencia elaborará las prescripciones particulares de cada servicio, que deberán ajustarse al Reglamento que corresponda y podrán aprobarse para diferentes zonas del puerto, para toda su zona de servicio o para más de un puerto. La Agencia podrá modificar las prescripciones particulares del servicio cuando existan desajustes entre las características de la oferta y las necesidades de la demanda que afecten a la correcta prestación del servicio. Asimismo, por vía reglamentaria, se elaborará una carta de derechos y deberes de los usuarios de los servicios portuarios conforme a la normativa vigente.

2. Los servicios a embarcaciones deportivas o de recreo se prestarán a través de los contratos de atraque regulados en el artículo 56 de la presente Ley.

Los contratos de atraque que se suscriban identificarán su sujeto y objeto. La transmisión de la embarcación, objeto del mismo, no conllevará la subrogación en la titularidad del contrato. Dicha embarcación no podrá sustituirse por otra, salvo autorización expresa por la Administración en aquellos supuestos en que la persona titular del contrato acredite que la nueva embarcación es de su titularidad y aquella sea susceptible de uso en la categoría de atraque asignado.

3. La prestación de servicios específicos, en días festivos o fuera de la jornada ordinaria en los laborables, quedará supeditada a la posibilidad y oportunidad de su realización por la Agencia.

El servicio a embarcaciones de medidas especiales, considerando tales aquellas cuya relación eslora/manga sea inferior a 1,75 o superior a 4, o arqueo bruto/eslora sea superior a 3, quedará condicionado a la previa autorización al respecto de la Administración, que resolverá en función de la capacidad operativa de la instalación portuaria.

En estos casos, deberá calcularse la cuota según los criterios legalmente definidos, pudiendo denegarse la prestación si la persona usuaria no formaliza previamente su conformidad al respecto.

Sección 2.ª De las actividades comerciales o industriales

Artículo 44. *Licencia de actividad.*

1. La habilitación para la prestación de actividades comerciales o industriales en el espacio portuario, cuando no requiera título de ocupación, estará sujeta a la presentación de una declaración responsable previa suscrita por el interesado según modelo aprobado por la Agencia en el que manifestará, bajo su responsabilidad, que cumple con la normativa vigente para obtener el reconocimiento del derecho para su ejercicio, que dispone de la documentación que así lo acredita, que la pondrá a disposición de la Agencia cuando le sea requerida, y que se compromete a mantener el cumplimiento de las anteriores obligaciones durante su ejercicio.

2. Cuando las actuaciones del apartado anterior requieran de alguna autorización o informe administrativo previo para el ejercicio del derecho conforme a la normativa sectorial de aplicación no podrá presentarse la declaración responsable sin que la misma se acompañe de los mismos o, en su caso, del certificado administrativo del silencio producido.

3. La declaración responsable faculta para llevar a cabo las actuaciones previstas en el apartado 1 desde el día de su presentación, siempre que vaya acompañada de la documentación requerida en cada caso, y sin perjuicio de las facultades de comprobación, control e inspección posterior que correspondan por la Agencia.

4. De conformidad con lo previsto en la legislación básica de procedimiento administrativo común por resolución del órgano competente se declarará la imposibilidad de continuar la actuación solicitada, sin perjuicio de las responsabilidades penales, civiles o administrativas a que hubiere lugar, desde el momento en que se tenga constancia de alguna de las siguientes circunstancias:

a) La inexactitud, falsedad u omisión de carácter esencial en cualquier dato, manifestación o documento que se acompañe o incorpore a la declaración responsable.

b) La no presentación de la documentación requerida, en su caso, para acreditar el cumplimento de lo declarado.

c) La inobservancia de los requisitos impuestos por la normativa aplicable.

d) El incumplimiento de los requisitos necesarios para la actuación.

Sección 3.ª Puertos de gestión indirecta

Artículo 45. *Título de concesión.*

En los puertos de gestión indirecta, la prestación de los servicios públicos portuarios a la que se refiere el artículo 42 y la de las actividades comerciales o industriales a la que se refiere el artículo 44 deberá estar habilitada en las prescripciones del título concesional y sus instrumentos de desarrollo.

CAPÍTULO V

Registro de Usos del Dominio Público Portuario

Artículo 46. *Creación, contenido y funcionamiento.*

1. Se crea el Registro de Usos del Dominio PúblicoPortuario, en el que deberán inscribirse las concesiones administrativas tanto demaniales como de obras públicas portuarias otorgadas por la administración del Sistema Portuario de Andalucía, las modificaciones autorizadas que se produzcan en su titularidad o en sus características, así como las cesiones autorizadas de elementos portuarios.
2. Serán objeto de inscripción igualmente las autorizaciones administrativas, con el régimen de exenciones a que alude el artículo 23.
3. La llevanza del Registro de Usos corresponde a laAgencia, y su organización y normas de funcionamiento se desarrollarán reglamentariamente.
4. El Registro de Usos del Dominio Público Portuarioes un registro administrativo de carácter público, pudiendo solicitarse a la Agencia las oportunas certificaciones sobre su contenido.

TÍTULO IV

De las tasas portuarias

CAPÍTULO I

Disposiciones generales

Artículo 47. *Concepto, objeto y régimen jurídico.*

1. Las tasas portuarias son tributos propios de laComunidad Autónoma de Andalucía que son exigidas por la prestación de servicios públicos, por la ocupación privativa o aprovechamiento especial del dominio público portuario y por el otorgamiento de licencias de actividad en el ámbito de los puertos.

Estas tasas se han de entender sin perjuicio de la exigibilidad de otros tributos que correspondan a la Administración General del Estado, Entidades locales u otras entidades públicas.

2. Las tasas portuarias se regirán por lo establecidoen la presente ley; por la Ley 5/1983, de 19 de julio, General de la Hacienda Pública de la Comunidad Autónoma de Andalucía; por la Ley 4/1988, de 5 de julio, de Tasas y Precios Públicos de la Comunidad Autónoma de Andalucía; por la Ley 58/2003, de 17 de diciembre, General Tributaria, y por la normativa que resulte de aplicación.
3. Atendiendo a las circunstancias socioeconómicas del sector pesquero y del de transportes, de conformidad con lo previsto en el artículo 6 de la Ley 4/1988, de 5 de julio, de Tasas y Precios Públicos de la Comunidad Autónoma de Andalucía, las tasas por servicios T1, T2, T3 y T4 establecidas en el Capítulo II de este Título tienen la condición de reguladoras, determinándose sus respectivas cuantías en valor inferior al coste del servicio.

Artículo 48. *Competencias de gestión, recaudación, inspección y revisión.*

1. Los ingresos procedentes de las tasas constituyen recursos económicos de la Agencia, estando afectados al desarrollo y cumplimiento de su objeto.

2. Corresponde a la Agencia la gestión, liquidación yrecaudación en periodo voluntario de las tasas portuarias.

3. La inspección tributaria y la recaudación en periodo ejecutivo corresponde a la Consejería competente en materia de tributos.

4. Los actos de aplicación de las tasas portuarias y los de imposición de sanciones tributarias podrán ser objeto de reclamación ante los órganos económicos administrativos de la Comunidad Autónoma de Andalucía, sin perjuicio del potestativo recurso de reposición ante el órgano que dictó el acto objeto del recurso.

Artículo 49. *Determinación y pago de la deuda tributaria.*

1. El procedimiento para la liquidación y pago de las deudas tributarias derivadas de la aplicación de las tasas portuarias reguladas en esta Ley será el de declaración tributaria y liquidación administrativa, según se determina en el Capítulo II del presente Título, sin perjuicio de las especialidades que se establecen en el artículo 65 bis para la determinación de las tasas por ocupación privativa y aprovechamiento especial.

2. El procedimiento de liquidación de las tasas por prestación de servicios portuarios se iniciará mediante la presentación de una declaración por el obligado tributario, conforme a los modelos que al efecto apruebe la Consejería competente en materia de hacienda, conjuntamente con la Consejería competente en materia de puertos, en la que manifieste la realización del hecho imponible y comunique los datos necesarios para realizar la gestión tributaria. A falta de presentación de la declaración, la liquidación se realizará de oficio.

Todo ello, salvo lo dispuesto con carácter específico para cada tasa en esta Ley o en las normas de desarrollo de la misma.

3. A efectos de la aplicación de las bonificaciones previstas en esta Ley, se considera temporada baja el periodo comprendido entre los meses de octubre y mayo, ambos inclusive.

Este periodo podrá ser modificado por Orden de la Consejería competente en materia de puertos.

Artículo 49 bis. *Reglas generales de determinación de la cuota tributaria.*

1. Al objeto de fomentar la rentabilidad, eficacia y calidad de los servicios en las instalaciones del sistema portuario autonómico, y de optimizar la ocupación de los espacios destinados a dichos servicios, la Consejería competente en materia de puertos podrá proponer para determinados puertos la aprobación de un coeficiente corrector, hasta un valor máximo de 1,30, a las tasas al buque (T1), al pasaje (T2), a las mercancías (T3), a embarcaciones deportivas y de recreo (T5) y por ocupación privativa o aprovechamiento especial cuando la concesión o autorización se otorgue para la ocupación y el ejercicio de actividades en locales comerciales o rampas de varada.

2. La diferencia entre los índices de cada tasa al buque, al pasaje y a las mercancías no podrá exceder de 0,30.

3. La determinación del coeficiente corrector aplicable a la tasa a embarcaciones deportivas y de recreo (T5) deberá tener en cuenta:

a) Las distintas modalidades de estancia de embarcaciones existentes: contratos de base ordinarios, contratos de base de larga duración, contratos de base especial y en tránsito.

b) El tipo de instalación náutico-deportiva, dependiendo de si su gestión es directa por parte de la agencia, o indirecta, a través de un tercero habilitado.

c) Los grupos de esloras de las embarcaciones.

4. La propuesta de aprobación de dichos coeficientes correctores habrá de quedar condicionada a los requisitos de obtención de objetivos concretos de rentabilidad y a la observancia de los principios de fomento de la competitividad en el área de influencia

económica, autosuficiencia de la administración portuaria, prohibición de prácticas de competencia desleal, eficacia y calidad de los servicios.

5. La aprobación de dichos coeficientes se llevará a cabo mediante su determinación anual en la Ley del Presupuesto o en la que, en su caso, se apruebe a estos efectos.

Artículo 50. *Actualización y revisión de tasas.*

1. El importe de las tasas será objeto de actualización anual, en proporción a la variación experimentada en el año natural anterior por el Índice Nacional General del Sistema General de Índices de Precios al Consumo de ámbito nacional, o parámetro que lo sustituya, salvo que en la Ley del Presupuesto se contemple otra determinación.

Esta actualización anual no será de aplicación a la tasa por aprovechamiento especial del dominio público portuario, cuya cuantía se determinará para cada periodo impositivo conforme a lo previsto en el artículo 64.

2. La cuantía de la tasa por ocupación privativa del dominio público portuario regulada por el artículo 63 podrá ser revisada cada cinco años, previo estudio analítico de los elementos de cuantificación de la cuota tributaria establecidos en dicho artículo.

Los importes establecidos para esta tasa, ya sea al otorgamiento del título tras su modificación sustancial o como resultado de la correspondiente revisión, permanecerán vigentes durante el plazo anteriormente establecido hasta la siguiente revisión, sin perjuicio de su actualización anual conforme a lo previsto en el apartado 1.

3. Las cuantías de las tasas por prestación de servicios serán objeto de revisión cuando así proceda, para su debida correspondencia con el coste de los mismos.

4. Las cantidades ofertadas en los procedimientos para el otorgamiento de las concesiones, autorizaciones o licencias, cuyos pliegos prevean importes adicionales a los establecidos para las correspondientes tasas, aunque carecen de naturaleza tributaria, serán objeto de actualización anual conforme a lo establecido en el apartado 1.

Artículo 51. *Definiciones.*

A los efectos de las determinaciones del presente Título, se establecen las siguientes definiciones:

a) Eslora máxima: La eslora máxima vendrá determinada por la longitud horizontal de una embarcación, determinada por la distancia entre el punto más saliente de la proa y la popa.

b) Manga máxima: La manga máxima vendrá determinada por la anchura horizontal de una embarcación, determinada por la distancia entre el punto más saliente de estribor y babor.

c) Vela ligera: Embarcación de vela sin elemento de propulsión mecánica y con una eslora inferior a seis metros. Se entenderá además, por asimilación, cualquier artefacto flotante sin propulsión mecánica y eslora inferior a seis metros.

d) Embarcaciones de base: Embarcaciones deportivas y de recreo que mantengan un contrato de estancia de al menos un año, y las embarcaciones de otra tipología inscritas en el correspondiente registro de embarcaciones de base.

e) Marina seca: Edificio o explanada cubierta y acotada, ubicados en la zona de servicio del puerto, con acceso controlado, donde se depositan las embarcaciones para su permanencia en seco.

f) Arqueo Bruto (GT): Es la medida del volumen del buque, cuyo valor figura en el Certificado Internacional extendido de acuerdo con el Convenio Internacional sobre Arqueo de Buques, firmado en Londres el 23 de junio de 1969, ratificado por España mediante publicación en el Boletín Oficial del Estado de 15 de septiembre de 1982, y, en su defecto, el que figura en el “Lloyd’s Register of Shipping”.

En el caso de que el buque presente un certificado de su arqueo bruto medido según el procedimiento del Estado de su bandera, denominado abreviadamente TRB, o en el caso de que sea éste el que aparezca en el “Lloyd’s Register of Shipping” (en letra negrita en la versión de 1994, o la que le sustituyera), se asignará un arqueo nuevo a partir de las dimensiones básicas del buque. Esta asignación se realizará aplicando la siguiente fórmula:

GT (Londres provisional) = 0,4 x E x M x P

Donde: “E” representa la eslora máxima o total; “M” representa la manga máxima; y “P” representa el puntal de trazado.

A iniciativa de la persona o entidad consignataria o armadora, o quienes las representen, podrá efectuarse un nuevo arqueo o aceptarse, previas las oportunas comprobaciones, los certificados oficiales de arqueo presentados que contradigan las cifras que figuran en los documentos a que se refieren los párrafos anteriores, por modificaciones introducidas en el barco.

En cualquier caso, se girará una liquidación para el pago de las tasas basada en el arqueo que figure en los documentos a los que se refiere el párrafo primero, sin perjuicio de los ajustes que, en su caso, procedan.

g) Puntal: Dimensión vertical que se medirá en crujía, desde la parte inferior de la cubierta de arqueo a la parte superior del doble fondo o varengas según sea el caso.

h) Calado máximo del buque: Es el calado de trazado definido según la regla 4.2 del Reglamento para la determinación de los arqueos bruto y neto de los buques, que figura como anexo I del Convenio internacional sobre Arqueo de Buques de 23 de junio de 1969 y, en su defecto, el que figura en el “Lloyd’s Register of Shipping”.

i) Tipos de navegación:

– Navegación Interior: la que transcurre íntegramente dentro del ámbito de un determinado puerto (tráfico interior), de otras aguas interiores españolas, así como en aguas interiores mareales fronterizas. Igualmente, se entenderá como navegación interior, los tráficos de pasajeros y pasajeras entre puertos de la Comunidad Autónoma de Andalucía.

– Navegación de Cabotaje: Es la que no siendo navegación interior, según la definición anterior, se efectúa entre puertos o puntos situados en zonas en las que España ejerce soberanía, derechos soberanos o jurisdicción.

– Navegación Exterior: Es la que se efectúa desde puertos o puntos situados en zonas en las que España ejerce soberanía, derechos soberanos o jurisdicción hacia puertos o puntos situados fuera de dicha zona.

j) Transbordo: Se entenderá por transbordo la operación por la cual se trasladan las mercancías de un barco a otro, sin detenerse en los muelles y con presencia simultánea de ambos barcos durante la operación.

k) Línea regular: Servicios regulares de transporte marítimo de mercancías y/o personas en una o varias rutas específicas, entre distintos puertos y con arreglo a horarios y fechas de viaje previamente anunciados, a los que pueda acceder, a título oneroso, incluso de forma ocasional, toda persona usuaria de transporte.

l) Operaciones en varadero:

– Varada: Se entiende por servicio de varada las operaciones necesarias para que la embarcación quede apoyada firmemente y en condiciones de seguridad sobre una superficie terrestre o, en determinadas condiciones sobre una superficie terrestre inundable o elemento auxiliar flotante sumergible.

– Botadura: Se entiende por servicio de botadura las operaciones necesarias para permitir que la embarcación abandone la superficie donde se encontraba apoyada para dejar la embarcación a flote sobre las aguas.

– Suspensión de embarcación: Se entiende por suspensión de embarcación las operaciones necesarias para el sustento de la embarcación sin apoyo en superficie terrestre por tiempo inferior a una hora, con la finalidad de realizar labores de comprobación de su estado o inspección.

m) Lista de espera: Documento en el que se integran las solicitudes de contrato ordinario de base en relación a los atraques gestionados directamente por la administración portuaria y cuyas normas operativas se ajustan al sistema, aprobado por la Agencia, bajo los principios de publicidad, concurrencia, servicio público e interés general, requiriéndose, para la inscripción en la misma, la constitución de una fianza que será devuelta a la formalización del contrato.

Los contratos de base de larga duración tendrán un régimen de adjudicación específico y distinto al de la lista de espera de contrato de base ordinario, acorde a las determinaciones

de la presente Ley, y a las determinaciones de las bases de la licitación, quedando, en todo caso, sujetos a idénticos principios de publicidad, concurrencia, servicio público e interés general.

n) Contratos de atraque: Son aquellos cuyo objeto consiste en la prestación del servicio de estancia de embarcaciones amarradas a puntos de dimensiones preestablecidas con derecho de uso preferente y no exclusivo del atraque, conforme al artículo 16.4 de esta Ley.

CAPÍTULO II

Tasas por la prestación de los servicios públicos portuarios

Sección 1.ª Régimen jurídico de las tasas

Artículo 52. *T1: Tasa al buque.*

I. Hecho imponible.

Constituye el hecho imponible la entrada de las embarcaciones y demás artefactos navegables en las aguas del puerto, con aprovechamiento de accesos, balizamiento, obras de abrigo o zonas de fondeo y otras instalaciones.

Está asimismo sujeta la permanencia de la embarcación en las instalaciones portuarias con derecho al uso de las instalaciones destinadas al atraque, amarre o fondeo.

II. Devengo.

La tasa se entenderá devengada cuando el buque haya entrado en las instalaciones portuarias y se produzca el atraque, amarre o fondeo.

III. Exenciones.

Están exentos del pago de la tasa:

1. Los buques militares nacionales, comunitarios y extranjeros, a título de reciprocidad, que no realicen operaciones comerciales, cuando su visita tenga carácter oficial o de forzosa arribada.

2. Las embarcaciones de los servicios marítimos de las fuerzas de Seguridad del Estado y Protección Civil, así como aquellas destinadas a la vigilancia fiscal.

3. Las embarcaciones de la Cruz Roja Española, asícomo el material destinado al servicio de Búsqueda y Salvamento, y demás embarcaciones sanitarias.

4. Las embarcaciones, material y utillaje titularidad de la Junta de Andalucía, necesarios para el ejercicio de sus competencias.

5. Las embarcaciones pesqueras en inactividad forzosa por temporales, parada biológica o vedas costeras, certificada por la Consejería competente en materia de pesca, durante el período en que concurra tal circunstancia. Igualmente, las embarcaciones pesqueras en inactividad a la espera de desguace, por el plazo determinado en la autorización emitida por el Ministerio competente en materia de Fomento con un máximo de seis meses.

Vencido tal plazo sin que se hubiera materializado íntegramente el desguace y retirada de materiales del dominio público portuario, la exención quedará sin efecto, liquidándose el servicio prestado durante toda la estancia.

Si por causa no imputable a la persona armadora se demorase el desguace, la Administración podrá atender solicitudes de prórroga del periodo exencionable, hasta un máximo de dos meses adicionales al plazo determinado en la autorización del referido Ministerio.

6. Las embarcaciones efectivamente gravadas por latasa de embarcaciones deportivas y de recreo, T5.

7. Las embarcaciones pesqueras en activo, sujetas a la tasa de pesca fresca, que únicamente tributarán por esta última.

IV. Obligados tributarios.

1. Serán sujetos pasivos, a título de contribuyentes y solidariamente, los navieros y armadores de los buques.

2. Serán sujetos pasivos, en calidad de sustitutos, los consignatarios, así como, si el buque no estuviere consignado, el capitán o patrón.

3. En caso de incumplimiento de sus obligaciones por parte de los sustitutos, en especial en caso de impago de la tasa, la Agencia podrá exigir a los contribuyentes su cumplimiento.

V. Elementos de cuantificación.

La cuantía de esta tasa se determinará teniendo en cuenta el arqueo bruto (GT) de la embarcación y el tiempo de permanencia. Asimismo, se tendrá en cuenta la eslora máxima de la embarcación, en relación con la exigencia de profundidad de las aguas.

VI. Cuota. Normas de aplicación.

1. La cuota de esta tasa será la siguiente:

ENTRADA Y ESTANCIA	
Euros por metro lineal de eslora o fracción y día o fracción, en función del calado	
Calado mayor de 12 metros	5,986869 € /m.l./día
Calado mayor de 8 metros y hasta 12 metros	3,658642 € /m.l./día
Calado igual o mayor de 6 metros y hasta 8 metros	2,439094 € /m.l./día
Calado menor de 6 metros	1,552151 € /m.l./día

Con carácter adicional, se devengarán 0,166302 euros por cada unidad de arqueo bruto (GT) y día o fracción de estancia, que se modulará mediante la aplicación de un coeficiente de 1,25 en las primeras 24 horas de estancia o atraque.

El calado de referencia, a los efectos de determinación de la cuota, será el del muelle en el que se encuentre atracada la embarcación.

Para las embarcaciones fondeadas, se concretará por el calado medio del puerto, siempre que existan estudios batimétricos que lo soporten. En caso contrario se liquidará por el menor calado existente en la anterior tabla de cuotas.

2. La cuota calculada conforme a lo dispuesto en el apartado anterior se modulará, reduciéndose o incrementándose, de acuerdo con los siguientes criterios:

a) En atención al interés de la modalidad de tráfico portuario y número de escalas comprometidas por el armador dentro del período anual, se bonificará en los siguientes porcentajes:

	Líneas regulares	**Líneas no regulares**
Entrada 48.ª a 96.ª	10%	15%
" 97.ª a 144.ª	20%	30%
" 145.ª a 192.ª	30%	45%
" 193.ª a 240.ª	45%	60%
De 241.ª a siguientes.	55%	70%

Estas bonificaciones se aplicarán en función del plan anual de entradas autorizado por la Administración. En caso de que el número de entradas anuales reales difiera del establecido en el plan anual se realizará una liquidación complementaria en la que se regularizará la bonificación practicada.

A efectos del cómputo de entradas, se sumarán todas las realizadas por los barcos de la misma compañía, aplicándose dichos porcentajes sobre el total resultante.

b) En atención al tipo de atraque: Buques abarloados a otros ya atracados: el 50% de la cuota resultante.

– Buques atracados de punta a los muelles: el 60% de la cuota resultante.

– En supuestos de embarcaciones fondeadas: el 50% de la cuota resultante.

3. En los supuestos de buques pesqueros, incluidos los dedicados a la acuicultura marina, o mercantes que se encuentren inactivos o en reparación a flote, se bonificará la cuota con los siguientes porcentajes:

a) A aquellas embarcaciones pesqueras en inactividad respecto a las que sus titulares acrediten haber solicitado y estar a la espera de autorización por el Ministerio de Fomento para su desguace, se le aplicará una bonificación del 75 por ciento, computada desde la fecha de presentación de dicho documento de solicitud en el registro de la Administración.

b) Para el resto de embarcaciones en inactividad forzosa, así como cualquier embarcación en situación de reparación a flote, previa acreditación documental de tal circunstancia ante la Administración, se aplicará una bonificación del 25 por ciento, con un periodo máximo de bonificación de sesenta días anuales.

De no materializarse el desguace o realizarse la reparación se perderá íntegramente el derecho de bonificación.

4. Para los buques de tráfico interior, tráfico de pasajeros y remolcadores, con base en el puerto, se aplicará una bonificación del 50 por ciento, previa autorización de la actividad por la Administración.

Para las dragas, aljibes, gánguiles, gabarras y artefactos análogos, con base en el puerto, autorizados por la Administración, la bonificación será del 30 por ciento.

5. En el caso de operaciones programadas que incluyan más de una entrada diaria, tales operaciones se computarán como una sola entrada diaria a efectos de liquidación de la tarifa.

Las liquidaciones se realizarán, en los supuestos de operaciones programadas, con la periodicidad que se detalle en la autorización dada por la Administración, sin que en ningún caso en el cálculo de la cuota se exceda del cómputo anual.

En ausencia de autorización de operaciones programadas, la liquidación y pago habrá de realizarse en base a la declaración del obligado tributario, y a falta de presentación de la misma, se realizará la liquidación de oficio.

6. Las embarcaciones que, no estando exentas de acuerdo con el apartado III.7 de este artículo, estén efectivamente gravadas por la tasa a la pesca fresca T4, podrán deducir de la cuota de la presente tasa una cantidad máxima equivalente a la satisfecha en el año precedente por el referido concepto de pesca fresca, sin que en ningún supuesto tal deducción de derecho a devolución.

VII. Gestión.

La tasa, en su aplicación al sector pesquero, será objeto de liquidaciones anuales por la Agencia, al objeto de la debida aplicación de las deducciones de la tasa T4, pesca fresca.

Artículo 53. *T2: Tasa al pasaje.*

I. Hecho imponible.

Constituye el hecho imponible la realización de operaciones de embarque, desembarque o tránsito de pasajeros por medios marítimos. Asimismo, estarán sujetas las operaciones de embarque o desembarque de vehículos y remolques en régimen de pasaje.

II. Devengo.

La tasa se devengará en el momento de iniciarse las operaciones de embarque, desembarque o tránsito.

III. Exenciones.

Estarán exentas del pago de la tasa:

1. Las operaciones descritas en el hecho imponiblecuando tengan por objeto el tránsito de tropas o de personal sanitario en el ejercicio de sus funciones.

2. La segunda y ulteriores realizaciones del hechoimponible de la tasa, durante la misma escala, por los pasajeros en tránsito.

3. Las operaciones descritas en el hecho imponiblecuando se realicen por las tripulaciones de las embarcaciones sometidas a la tasa de embarcaciones deportivas y de recreo, T5, así como por las personas que en ellas se embarquen, sin contraprestación económica, en la medida en que sus embarcaciones estén simultánea y efectivamente sujetas a esta tasa.

IV. Obligados tributarios.

1. Serán sujetos pasivos, a título de contribuyentes y solidariamente, los navieros y armadores de los buques.

2. Serán sujetos pasivos, en calidad de sustitutos, losconsignatarios, así como, si el buque no estuviere consignado, el capitán o patrón.

3. En caso de incumplimiento de sus obligaciones porparte de los sustitutos, en especial en caso de impago de la tasa, la Agencia podrá exigir a los contribuyentes su cumplimiento.

V. Elementos de cuantificación.

1. Los elementos de cuantificación de esta tasa se determinarán en atención al número de pasajeros, vehículos, remolques y clase de navegación. En el supuesto de vehículos, se atenderá, además, al tipo de vehículo.

2. Cuando no se disponga de medios para la determinación del número de pasajeros o vehículos, se aplicarán valores medios de ocupación, en función de la capacidad de plazas disponibles de la embarcación, según la temporada anual, conforme a lo siguiente:

Julio-Agosto	Resto año
80%	50%

VI. Cuotas. Normas de aplicación.

1. La presente tasa se exigirá conforme a lo dispuesto en los siguientes cuadros de tarifas:

Euros por pasajero embarcado, desembarcado o en tránsito

Navegación Interior	Navegación Cabotaje	Navegación Exterior
0,066521	1,097593	4,268416

Vehículos en régimen de pasaje

Euros por vehículo embarcado o desembarcado

	Nav. Interior € /Veh.	Nav. Cabotaje € /Veh.	Nav. Exterior € /Veh.
Bloque A	0,04213	1,844843	2,792763
Bloque B	0,08426	5,452485	8,388268
Bloque C	0,169628	25,163694	37,746096

A los efectos de la aplicación de las tarifas de vehículos de la tabla anterior se atenderá a los siguientes criterios:

Bloque A: Motocicletas.

Bloque B: Automóviles.

Bloque C: Autocares, camiones y demás vehículos destinados al transporte colectivo.

Los remolques devengarán la tasa en cuantía adicional, idéntica a la del vehículo tractor.

2. Por semanas vencidas y dentro de la inmediatamente siguiente, los sujetos pasivos presentarán ante la Administración, en el modelo normalizado aprobado por la Consejería competente en materia de hacienda, conjuntamente con la Consejería competente en materia de puertos, información detallada del embarque y desembarque de pasaje, vehículos y/o remolques y clase de navegación.

En base a dicha información se realizarán las correspondientes liquidaciones, con carácter mensual.

Los datos declarados en dichos documentos estarán sujetos a la comprobación por la Administración.

3. En los supuestos de navegación entre puertos de gestión directa, se abonará la tarifa solo al embarque en el primer puerto de cada pasajero.

4. Serán de aplicación las siguientes bonificaciones:

a) Para el tráfico portuario de pasajeros y pasajeras, se aplicarán los siguientes porcentajes de bonificación, en función del volumen mínimo de tráfico comprometido durante el año natural:

Pasajeros/as	% bonificación
Hasta 30.000	5%
De 30.001 a 50.000	10%
De 50.001 a 70.000	25%
Desde 70.001	40%

b) La misma regla se aplicará para el tráfico de vehículos con los siguientes porcentajes:

Vehículos	% bonificación
De 11 a 30	5%
De 31 a 50	10%
De 51 a 100	25%
De 101 en adelante	40%

Las compañías armadoras que realicen operaciones programadas deberán presentar a efectos de cómputo de tales operaciones para la liquidación de la tarifa un plan anual de entradas, al inicio de la actividad, y de cada anualidad, ajustándose en la primera liquidación de cada nuevo ejercicio la liquidación de la anualidad precedente, en función de las entradas efectivas de pasajeros y pasajeras y/o vehículos, y la bonificación que de ello resulte.

Artículo 54. *T3: Tasa a las mercancías.*

I. Hecho imponible.

Constituye el hecho imponible la realización de operaciones de carga, descarga, transporte o transbordo de mercancías, por medios marítimos o terrestres, dentro de las instalaciones portuarias, con utilización de las aguas del puerto y dársenas, accesos terrestres, vías de circulación, zonas de manipulación, estaciones marítimas o cualesquiera otros servicios generales.

II. Devengo.

La tasa se devengará en el momento de iniciarse las operaciones de carga, descarga, transbordo o transporte.

III. Exenciones.

Están exentas las operaciones descritas en el hecho imponible cuando tengan por objeto:

1. Material de guerra y efectos con destino a buques de guerra y aeronave, así como el material sanitario y demás mercancías con destino a programas de ayuda y cooperación internacional.
2. Suministros de víveres para consumo a bordo, así como el equipaje personal de pasajeros y tripulaciones.
3. Suministro de agua, hielo y combustible realizadodesde instalaciones fijas del puerto destinadas a este fin, o desde camiones cisternas.
4. Los productos frescos de la pesca en cuanto gravadas efectivamente con la tasa a la pesca fresca, T4.
5. Las mercancías cuyo origen o destino sean países miembros de la Unión Europea y su entrada en el espacio portuario tenga como objeto la tramitación de documentos de control aduanero, siempre que no se produzcan rupturas de cargas, descarga a tierra, ni estancias en el espacio aduanero superiores a la necesaria para la efectiva cumplimentación documental.

IV. Obligados tributarios.

1. Serán sujetos pasivos, a título de contribuyentes y solidariamente, los navieros y armadores de las embarcaciones que realicen las operaciones de embarque, desembarque o transbordo de mercancías, así como, en los supuestos de utilización de medios exclusivamente terrestres, el titular de la mercancía y el de la instalación en que se realice la operación.

2. Serán sujetos pasivos, en calidad de sustitutos, los consignatarios de la mercancía o el buque. Asimismo, si el buque no estuviere consignado, el capitán o patrón, así como el transitario u operador logístico que representen a la mercancía.

3. En caso de incumplimiento de sus obligaciones por parte de los sustitutos, en especial en caso de impago de la tasa, la Agencia podrá exigir a los contribuyentes su cumplimiento.

V. Elementos de cuantificación.

Los elementos de cuantificación de esta tasa se determinarán teniendo en cuenta el peso de la mercancía, ponderado en atención a su clasificación en uno de los cinco grupos que reglamentariamente se determinen en función del valor de las mercancías y coste, en su caso, del servicio a prestar, identificándose las mismas de acuerdo con los códigos asignados en la clasificación de mercancías recogida en la normativa comunitaria.

En caso de tráfico en contenedores normalizados, la base del cálculo del importe de la tasa se determinará por unidad de contenedor.

VI. Cuota. Normas de aplicación

1. La cuota de la tasa será la siguiente:

Mercancías

Grupo	Euros por tonelada métrica o fracción
Primero	1,223839
Segundo	1,746366
Tercero	2,622516
Cuarto	3,843392
Quinto	5,242066

Unidad de contenedor

Grupo	Euros por tonelada métrica o fracción
Vacío	3,326038 euros la unidad
Con carga	33,260381 euros la unidad

Los grupos en los que se clasificarán las mercancías serán los establecidos en el Anexo de esta Ley.

2. A las mercancías embarcadas, en razón del volumen total de toneladas embarcadas en cada escala, se aplicarán los siguientes porcentajes de bonificaciones:

De 1.000 a 1.500 toneladas	15%
De 1.501 a 2.000 toneladas	25%
De 2.001 a 2.500 toneladas	30%
De 2.501 a 3.000 toneladas	35%
Superiores a 3.000 toneladas	40%

3. Con objeto de potenciar el tráfico de mercancías y por el interés de tales tipos de tráfico, se aplicarán bonificaciones de hasta el 40 por ciento para las mercancías de los grupos primero, segundo y tercero, que se determinarán conforme a los siguientes criterios:

a) El porcentaje mínimo de bonificación será del 10 por ciento, salvo para las siguientes mercancías a las que se vincula los porcentajes mínimos que se relacionan:

Códigos	Bonificación	Descripción
2505	25%	Arenas naturales.
2520	25%	Yeso natural.
2515	15%	Mármoles y demás piedras calizas de talla o troceados.
2511	15%	Sulfato o carbonato de bario natural.

b) La determinación del porcentaje adicional de bonificación, hasta el máximo del 40 por ciento, se concretará atendiendo a la evolución de los objetivos concretos de rentabilidad de la Agencia, fijados en el Plan de Actuación, Inversión y Financiación, así como en función del interés de incentivar la carga de determinadas mercancías no habituales en el puerto, con la finalidad de conseguir la autosuficiencia financiera de la Agencia, y todo ello con observancia de los principios de fomento de la competitividad en el área de influencia económica, autosuficiencia de la administración portuaria, prohibición de prácticas de competencia desleal, eficacia y calidad de los servicios.

Los objetivos de rentabilidad se establecerán ponderando la capacidad máxima de tráfico portuario o de almacenamiento de carga de cada instalación portuaria, en relación a la demanda anual existente en la misma.

En todo caso, la determinación y cambio de los porcentajes de bonificación requerirá en cada supuesto de la elaboración de una memoria justificativa que detalle las circunstancias que anteceden.

4. Para potenciar la intermodalidad, la integración de los puertos en las cadenas logísticas nacionales e internaciones y el cabotaje comunitario se aplicarán las siguientes bonificaciones, incompatibles entre sí, para los tráficos considerados sensibles para la economía local o de gran relevancia para la comunidad portuaria:

a) A los buques que presten un servicio regular entre puertos de la Unión Europea con un 20%.

b) A los buques tipo ro-ro que presten un servicio regular entre puertos de la Unión Europea con el 50%.

Artículo 55. *T4: Tasa a la pesca fresca.*

I. Hecho imponible.

1. Constituye el hecho imponible la utilización de las aguas del puerto, así como de los accesos terrestres, vías de circulación y zonas de maniobras, a los solos efectos del embarque, desembarque, transbordo o entrada en la zona de servicio del puerto, de los productos de la pesca fresca, excluidas las instalaciones de comercialización, desde los buques pesqueros en actividad, los afectos a explotación de instalaciones de acuicultura marina autorizados, y por cualquier otro medio de transporte.

2. A estos efectos, serán considerados productos de la pesca fresca los que, desde su captura, no han sido sometidos a proceso de conservación. No se considera proceso de conservación, a efectos de esta tasa, la adición de hielo o sal, o el mantenimiento en refrigeración, siempre y cuando los productos no lleguen a alcanzar un estado de congelación física y, en general, los productos que no puedan ser identificados, según la normativa propia, como congelados o ultracongelados.

II. Devengo.

1. La tasa se devengará en el momento de iniciarse las operaciones de embarque, desembarque o transbordo o entrada en la zona de servicio del puerto de los productos de la pesca.

2. A efectos de determinación del peso de la pesca, será obligación del armador someter la misma al control de la Agencia, en la forma y condiciones que esta establezca.

3. En el caso de pesca que no pase por lonja, para la liquidación de esta tasa deberá presentarse por el sujeto pasivo, antes de empezar la descarga, carga o trasbordo, una declaración o manifiesto de pesca, indicando el peso de cada una de las especies con arreglo al formato establecido al respecto.

III. Obligados tributarios.

1. Será sujeto pasivo, a título de contribuyente:

a) El armador cuando la pesca acceda a puerto desde buques pesqueros.
b) El naviero y el propietario de la pesca, cuando lo haga desde buques mercantes.
c) El transportista o propietario cuando lo haga por tierra.

2. Serán sujetos pasivos, a título de sustitutos, quienes en representación de los contribuyentes realicen la primera venta, quedando sujetos al deber de repercutir el importe de la tasa en el precio de remate de la subasta de la pesca fresca a los compradores, quienes quedarán sometidos al deber de soportar la repercusión de aquel. El importe repercutido se hará constar de forma expresa y separada en la correspondiente factura.

3. Mensualmente, los sustitutos deberán declarar lasoperaciones realizadas a fin de que la Agencia realice la liquidación del importe de las tasas repercutidas. A la declaración tributaria mensual deberá adjuntarse la relación de facturas expedidas a los compradores. Anualmente se realizará la entrega, en soporte informático facilitado por la Agencia, del resumen anual de operaciones por quienes realicen las primeras ventas, con el deber de repercutir el importe de la tasa a la pesca fresca.

4. Serán responsables tributarios solidarios los titulares del servicio de las lonjas. A fin de verificar el proceso de liquidación se podrá requerir a estos para que aporten la documentación que obre en su poder en relación con las operaciones de las subastas realizadas en las diferentes lonjas.

5. En los supuestos de descarga de pesca fresca en una instalación portuaria distinta de aquella en que se va a proceder a su subasta, los sujetos pasivos contribuyentes asumirán los deberes tributarios de declaración tributaria, a fin de que se verifique la correspondiente liquidación por parte de la Agencia. Cuando esa pesca sea objeto de subasta en la lonja correspondiente, se procederá mediante el mismo procedimiento que se fija en el punto 2 de este apartado.

6. En cualquiera de los supuestos en que la pesca fresca no sea objeto de subasta en la lonja o esta no se remate por cualquier causa, el importe de la tasa se repercutirá en la factura que se extienda por el vendedor y se procederá de acuerdo con el procedimiento descrito en los puntos 2 y 3 de este apartado. El titular del servicio de lonja tendrá el carácter de responsable solidario del pago de la tasa correspondiente, en los términos a que se refiere el apartado 4 de este precepto.

7. En los supuestos de capturas mediante el sistema de almadrabas, los sujetos pasivos contribuyentes asumirán el deber de declaración del importe de la venta realizada, que se hará con periodicidad mensual durante la temporada de captura mediante almadraba. La Agencia podrá requerir el soporte documental de las declaraciones realizadas por lo contribuyentes, a fin de proceder a la correspondiente liquidación.

IV. Elementos de cuantificación.

1. El importe de la tasa se determinará atendiendo al valor obtenido en la subasta, si esta se llevare a efectos en lonja.

2. En los supuestos en que no se llevare a cabo la subasta a que se refiere el párrafo anterior, la base será su valor de mercado determinado por referencia al valor medio obtenido en las subastas de la misma especie, o productos similares subastados en la fecha más próxima en el mismo puerto o, en su defecto, en los del entorno, correspondiendo a la Administración el establecimiento de estos valores. El sujeto pasivo cumplimentará un documento de declaración de descarga, según modelo aprobado conjuntamente por las Consejerías competentes en materia de hacienda y de puertos, en el que se establecerá tanto la especie como el peso desembarcado por cada una de las descargas.

La Administración podrá establecer medios para el control y/o supervisión del peso de la pesca fresca declarado.

3. En los supuestos de almadrabas, conserveros e industria de transformación en general, la tasa se podrá determinar con referencia a los precios marco establecidos en los convenios de compra, que serán el resultado de la negociación entre la persona armadora o explotadora de la almadraba, conservera o industria de transformación y la compradora que deberán ser sometidos, a efectos de liquidación de la tasa, a autorización previa y preceptiva por parte de la Administración.

V. Cuota. Normas de aplicación.

1. El importe de la tasa será el resultado de aplicar el tipo del 2% a la base determinada, de acuerdo con las reglas del anterior apartado IV.

2. Al importe determinado conforme al punto anterior se aplicarán los siguientes coeficientes:

a) En los supuestos en los que la pesca sea transbordada de buque a buque en las aguas del puerto, sin utilización de los muelles, al importe determinado de acuerdo con las reglas del punto anterior se aplicará un coeficiente del 0.75.

b) En los supuestos en que no se produjera la ventade los productos de la pesca fresca y volvieran a ser cargados en el buque, el coeficiente a aplicar sería del 0.75.

c) Cuando se produzca la autorización de entrada en las instalaciones portuarias de productos de pesca fresca por medios terrestres en la zona portuaria, el coeficiente a aplicar será del 0.50, siempre que se acredite la declaración de descarga que permita la posterior liquidación de la tasa a la pesca fresca, T4, o equivalente, en el puerto de desembarco de la captura, en el ámbito de la Unión Europea.

d) En los supuestos de embarcaciones cuyo puertobase sea un puerto que no dispone de lonja, cuando se produzca la autorización de entrada en las instalaciones portuarias de productos de pesca fresca por medios terrestres en la zona portuaria, no se aplicará coeficiente, siempre que se acredite la declaración de descarga que permita la posterior liquidación de la tasa a la pesca fresca, T4 o equivalente, en el puerto de desembarco de la captura, en el ámbito de la Unión Europea, siempre que se trate de un puerto gestionado directamente por la Administración portuaria.

Artículo 56. *T5: Tasa a embarcaciones deportivas y de recreo.*

I. Hecho imponible.

1. Constituye el hecho imponible la entrada de embarcaciones deportivas y de recreo en las instalaciones portuarias ubicadas en puertos de gestión directa que dé lugar a la estancia de las mismas con derecho a la utilización, en su caso, de accesos, balizamiento marítimo, obras de abrigo o zonas de fondeo, así como de todo tipo de instalaciones.

Constituye, asimismo, el hecho imponible el atraque de embarcaciones de cualquier tipo en los puertos e instalaciones deportivas o de recreo en puertos de gestión directa.

2. La afección de la embarcación a usos lucrativos determinará, adicionalmente, la sujeción de la actividad al régimen del artículo 64 de esta Ley, que regula la tasa por prestación de servicios al público y el desarrollo de actividades comerciales o industriales.

II. Devengo.

1. Se entenderá devengada la tasa con la solicitud de entrada de las embarcaciones a que se refiere el apartado anterior o, en todo caso, cuando hayan entrado en las instalaciones portuarias o se produzca el atraque, amarre o fondeo.

2. Para las embarcaciones en tránsito, el devengo de la presente tasa, según lo establecido en el apartado anterior, determinará la obligación de pago anticipado de la misma por todo el período de prestación concertado.

Tienen la consideración de contratos de tránsito aquellos que se celebren con duración inferior al año, sin que en ningún caso sean susceptibles de prórroga tácita.

En caso de que la entrada de la embarcación se solicite mediante reserva previa, según las condiciones fijadas por la Agencia Pública de Puertos de Andalucía, la tasa correspondiente al periodo concertado se devengará cuando se presente la solicitud, momento en el que será exigible el pago del 30 % del importe de la tasa. El pago del 70 % restante será exigible con la entrada de la embarcación en las instalaciones portuarias por el periodo del servicio a prestar dentro del periodo concertado.

La Agencia Pública de Puertos de Andalucía deberá definir en los planes de usos, o en su ausencia mediante resolución específica al efecto, el porcentaje de atraques afectos al servicio de tránsito, que en ningún caso será inferior al 10 por ciento.

3. La obligación de pago en los supuestos de contratos de base, entendiendo por tales aquellos que se celebren con la Agencia con una duración al menos de un año, se realizará conforme a lo previsto para cada modalidad del mismo en este apartado, distinguiéndose, en

función de la duración inicialmente prevista, entre ordinarios, suscritos por plazo de un año, de larga duración, con plazo inicial superior y especiales por plazo de dos años prorrogables:

a) Contratos de base ordinarios: Siendo de duración anual, el primer periodo del mismo concluirá en todo caso a 31 de diciembre del año de su celebración, sometiéndose en la posibilidad de prórroga al sistema de tácita reconducción, y en consecuencia, si un mes antes del vencimiento del plazo, esto es, a 1 de diciembre, la persona usuaria o la Agencia no hubieran notificado por escrito su voluntad de dar el contrato por finalizado, se prorrogará por plazo de una anualidad desde el 1 de enero siguiente.

No obstante, la referida prórroga tácita no será efectiva en los supuestos en que la persona usuaria no estuviera al corriente de sus obligaciones en los pagos de tasas portuarias o no hubiera acreditado ante la Agencia, cuando le sea requerido, la ausencia de modificación de las circunstancias relativas a la titularidad de la embarcación afecta al contrato y vigencia de las pólizas de seguro.

Las personas titulares de embarcaciones con contrato de base ordinario podrán optar por efectuar el pago anual anticipado de la tasa o mediante pagos fraccionados en trimestres anticipados.

En el caso de rescisión anticipada del contrato de base ordinario, el importe de la tasa se reducirá en función del período de permanencia desde el momento en que la Agencia haya recibido la notificación de la citada rescisión.

b) Contratos de base de larga duración: Sin que por ello quede alterado el régimen de uso preferente y no exclusivo de la cesión de atraques, establecido en el artículo 16.4 de esta Ley, la Agencia podrá formalizar contratos de atraque de duración superior al año, y hasta un máximo de treinta, sujetos a la concurrencia de los siguientes requisitos y circunstancias:

1.º Que se realicen para atender necesidades de financiación de la Agencia, relacionadas con la ejecución de obras públicas portuarias.

2.º Observancia de los requisitos de objetividad, publicidad y concurrencia en la determinación de las bases de adjudicación.

3.º Determinación de las condiciones de transmisión por parte de la persona adjudicataria, para lo que la Agencia, en la redacción de las bases, optará entre:

– Fijar un precio máximo de transmisión a terceras personas, establecido en función del tiempo transcurrido, y mediante aplicación de la fórmula de capitalización de la tasa establecida en el apartado IV.3 de este artículo, con derecho de tanteo para la propia Agencia.

– Garantizar al adquirente un derecho de recompra por la Agencia, una vez transcurridos tres años desde la transmisión y por un precio calculado de la misma forma que el antedicho para transmisiones a terceras personas.

4.º Concreción de las obligaciones formales de la persona cesionaria, relacionadas con la identificación de la embarcación afecta al atraque cedido, y las comunicaciones de salidas de puerto, al objeto de atender la demanda de tránsitos. Los contratos de base de larga duración se abonarán en la forma que se determine en las bases de la convocatoria, preferentemente de forma anticipada al inicio de la prestación, excepto en el porcentaje del 20 por ciento del pago anual, referido en el apartado IV.3 del presente artículo, que se liquidará al inicio de cada ejercicio.

c) Contratos de base especial: Aquellos que se suscriban por plazo de dos años, prorrogables bienalmente, para la prestación a una embarcación deportiva de servicios portuarios adicionales al servicio de atraque o que permitan la estancia de una embarcación deportiva en más de un puerto o ambos supuestos. El régimen de pago de estos contratos será el establecido para el contrato de base ordinario.

4. Lo dispuesto en los números anteriores no será de aplicación en las instalaciones en régimen de concesión o autorización, en las que la persona concesionaria o autorizada, en su condición de sustituto, abonará la tasa en la forma y plazo que determine su título de concesión o autorización.

III. Obligados tributarios.

1. Serán sujetos pasivos, a título de contribuyentes, el titular de la embarcación y quien solicite el atraque de la embarcación, solidariamente.

Se entenderá por titular de la embarcación la persona que así resulte según el documento oficial que corresponda expedido por la Autoridad Marítima con competencias en materia de registro de buques.

2. Serán sujetos pasivos, a título de sustitutos, en los supuestos de explotación de alguna instalación en régimen de autorización administrativa o concesión dentro de un puerto de gestión directa, las personas autorizadas o concesionarias.

IV. Elementos de cuantificación.

1. El importe de la tasa se determinará en los supuestos de amarre o fondeo, atendiendo al resultado de multiplicar la eslora máxima por la manga máxima de la embarcación, y su resultado por el número de días de estancia asignados, computados a razón de una unidad por cada día o fracción.

2. En los supuestos de atraque se realizará idéntico cálculo, con la exclusiva diferencia del cálculo de superficie con referencia al valor asignado al puesto cuyo uso, no exclusivo, se ceda.

3. En los contratos de base de larga duración, la cuantía de pago anticipado, se determinará mediante la siguiente formula de capitalización:

$$\frac{\sum_{n=0}^{n} 0{,}8 \times T5\ (1+a)^n}{(1+r)^n}$$

Siendo:

– T5, el valor de dicha tasa en el año en el que se realice el contrato,

– a, la tasa de actualización prevista para dicha tasa en las Leyes del Presupuesto de la Comunidad Autónoma de Andalucía,

– n el número de años de servicios contratados,

– r, el rendimiento o tipo de interés utilizado para el descuento.

Este valor de r se estimará en función de la situación del mercado financiero en el momento de la formalización del contrato.

El coeficiente 0,8 resulta de diferir el 20 por ciento al pago anual, con carácter previo al inicio de cada ejercicio, tomando como referencia el importe de la tasa en el momento de devengo.

V. Cuota. Normas de aplicación.

I. Instalaciones gestionadas directamente por la Agencia.

I.1. Embarcaciones en atraques predefinidos, entendiendo por tales los de dimensiones fijas, identificados unívocamente, ubicados en instalaciones deportivas dotadas de aseos o duchas para las personas usuarias y de marinería permanente o servicios análogos: el importe de la tasa será el resultante de aplicar un coeficiente de 0,5274275 euros por metro cuadrado de superficie computable de atraque y día o fracción.

En el supuesto de atraques predefinidos para embarcaciones con eslora superior a 12 metros, el coeficiente será de 0,448313 euros.

Los titulares de embarcaciones multicasco podrán optar entre ocupar el atraque que le corresponda en función de su manga, o bien el correspondiente a su eslora. En este último caso, cuando resulte necesaria la ocupación en todo o en parte de un segundo atraque por la embarcación multicasco, se considerará para la determinación de la tasa la superficie de uno, y el mayor de los dos cuando sean de diferente tamaño.

I.2. Otros supuestos: el importe de la tasa será el resultante de aplicar un coeficiente de 0,155215 euros por metro cuadrado a la superficie resultante de multiplicar la eslora máxima por la manga máxima de la embarcación, por día o fracción.

Atendiendo a las condiciones concretas de prestación del servicio, a la cantidad que resulte se le aplicará un segundo coeficiente, en la cuantía que a continuación se determina:

TIPO	SUBTIPO	COEFICIENTE
Fondeado		0,75
Amarrado		
	a muerto	1,0
	a escollera o playa de punta y con fondeo	1,0
	a escollera o playa de punta y con muerto	1,25
	a escollera de costado	1,75
	a otros muelles de punta	1,75
	a otros muelles de costado	2,5

I.3. Se establecen las siguientes bonificaciones:

a) Los titulares de embarcaciones con contrato de base disfrutarán de una bonificación del 50% en servicios de atraque de tránsito en otras instalaciones gestionadas directamente por la Agencia, en los supuestos de haber formalizado por escrito la petición de reserva ante el puerto de destino, con al menos 24 horas de antelación a la llegada a puerto.

De no mediar la citada formalización de reserva en plazo, en caso de que a la llegada a puerto hubiera disponibilidad para atender el servicio, la bonificación quedará reducida al 20 por ciento.

Tal beneficio tendrá una limitación máxima de siete días de estancia en cada instalación portuaria, y para su aplicación deberá acreditarse documentalmente a la llegada al puerto de tránsito la notificación a la administración del puerto de base del período de ausencia de la embarcación, con carácter previo a la salida de la misma.

b) Con la finalidad de promover la demanda, las personas usuarias con contrato de base ordinario o especial en atraque predefinido en puertos en servicio en los que no exista lista de espera cerrada tendrán derecho a una bonificación de un 30 por ciento. En el caso de atraques no predefinidos, dicha bonificación será de un 10 por ciento.

Si una vez suscrito o prorrogado el citado contrato de base ordinario o especial en atraque predefinido se crea tal lista de espera cerrada integrada por al menos una embarcación de cada eslora, las siguientes anualidades, de continuar la vigencia del citado contrato, serán bonificadas en el 20 por ciento el primer año, el 10 por ciento el segundo, y sin que la tercera y sucesivas gocen de bonificación alguna.

c) En instalaciones gestionadas de forma directa, la Agencia podrá suscribir convenios de colaboración con entidades públicas o privadas radicadas en el puerto con título concesional o autorización administrativa habilitante, que tengan por objeto la promoción y organización de actividades náutico-deportivas de acuerdo con las condiciones generales que se establezcan por la Agencia, siempre atendiendo el interés social de las mismas, y en correspondencia a las prestaciones que por tales entidades se realicen en favor de los fines que le son propios a la Administración del Sistema Público portuario.

En dichos convenios se establecerán las condiciones que permitan a los miembros de estas entidades el derecho a una bonificación de hasta un 10% en su contrato base con la Agencia.

Para determinar el porcentaje exacto de bonificación se tendrá en cuenta el número de personas asociadas, número y relevancia de las actividades deportivas a realizar, así como la cuota a satisfacer por las personas usuarias que se beneficien de la bonificación por ser miembro de dicha entidad.

Dicha determinación se efectuará de forma motivada en cada caso, aplicando idénticos criterios para todos los sujetos pasivos en las mismas condiciones.

d) Se aplicará una bonificación del 30% en los contratos de tránsito o de base que se suscriban con entidades públicas de la Junta de Andalucía que no se encuentren exentas por aplicación de la Ley 4/1988, de 5 de julio, de Tasas y Precios Públicos de la Comunidad Autónoma de Andalucía, y un 10% a los que se suscriban con cualesquiera otras entidades públicas.

e) Se aplicará una bonificación del 5% a las personas usuarias de base que realicen el pago anual anticipado, perdiéndose la misma con carácter automático, y sin perjuicio de los

intereses de demora, recargos o sanciones tributarias que procedan, si el ingreso no se realizara en plazo y forma.

f) Para la debida optimización de la ocupación de las instalaciones, se aplicará una bonificación del 50% en temporada baja para las embarcaciones con contratos de base ordinario o de tránsito. El referido 50% se adicionará, en su caso, al resto de bonificaciones del presente apartado.

g) Se aplicará una bonificación de un 90% a embarcaciones deportivas utilizadas por asociaciones declaradas de utilidad pública que se comprometan con la Agencia a desarrollar actividades que fomenten alguno de los principios que rigen el Sistema Portuario de Andalucía, establecidos en el artículo 2.1 de esta Ley. El número de atraques destinados a este fin no podrá superar el 2% del total de la instalación portuaria y se accederá a ellos previa convocatoria pública de la Agencia.

h) Las personas usuarias con contrato de base de larga duración en puertos en que se pretenda incentivar la demanda de tales tipos de contrato, podrán ser bonificados en la determinación de su cuota, en la forma que se determine en las bases de convocatoria, con un máximo del 30 por ciento.

i) A las personas participantes en regatas, campeonatos náuticos o eventos deportivos análogos oficiales que hagan uso autorizado de instalaciones portuarias gestionadas por la Agencia, se les aplicará una bonificación del 50%. Dicha bonificación se aplicará a las fechas de celebración del evento, así como a un periodo adicional máximo de diez días, a distribuir entre los puertos de salida y llegada. Esta bonificación se aplicará también en dicho periodo adicional a los participantes de las regatas que organice directamente la Agencia y a los que se aplica la exención contemplada en el apartado VI de este artículo.

j) A las personas con contrato base que tengan reconocida una pensión contributiva por jubilación en el Régimen Especial de la Seguridad Social de los Trabajadores del Mar, conforme a la Ley 47/2015, de 21 de octubre, reguladora de la protección social de las personas trabajadoras del sector marítimo-pesquero, se les aplicará una bonificación de la tasa del 50%.

II. Acceso de embarcaciones deportivas y de recreo a instalaciones gestionadas por terceros habilitados por la Agencia en los puertos de gestión directa.

El importe de la tasa por día o fracción de estancia será el resultante de aplicar un tipo de 0,03535 euros por metro cuadrado a la superficie resultante de multiplicar la eslora por la manga de la embarcación.

La tasa podrá exigirse en régimen de estimación simplificada, salvo renuncia expresa del concesionario o autorizado, en cuyo caso éste deberá aportar la totalidad de datos necesarios para su cálculo, inclusive los datos de identificación de la embarcación que genere el devengo de la tasa o, caso de carecer de matrícula, de la persona titular de la misma, a efectos de que sea posible la inspección tributaria. Dichos datos se facilitarán en el formato informático requerido por la Administración. No obstante, en todo caso, la aportación defectuosa o la falta de aportación de tales datos, determinará la liquidación de la tasa en régimen de estimación simplificado.

En el régimen simplificado, la superficie a la que se aplicará el tipo establecido en el primer párrafo será del 70% de la superficie de la estructura de atraque aprobada, tomando en cuenta la media de los datos estadísticos de ocupación de la concesión o autorización de los dos últimos años. El primer y segundo ejercicio desde la entrada en actividad de la concesión o autorización se calculará con base en los datos recogidos en la memoria técnico-económica integrante del título habilitante.

Se podrá aplicar una bonificación de hasta el 30% por ciento de la cuota en favor de los usuarios de las instalaciones gestionadas por entidades públicas o privadas titulares de concesiones o autorizaciones al objeto de incentivar su demanda o en correspondencia a las prestaciones que realicen en favor de los fines que le son propios a la Administración del Sistema Público Portuario.

A tal efecto, la Administración podrá suscribir convenios con dichas entidades quedando sujeto el otorgamiento de la bonificación a la presentación de un detallado programa de actividades, y al cumplimiento estricto por las citadas entidades de sus obligaciones concesionales, especialmente en materia de pago de tasas, ya sea como sujetos pasivos o

sustitutos tributarios, y en general al cumplimiento en la gestión de la información necesaria para la liquidación de los servicios, así como al correcto mantenimiento de las instalaciones entregadas en concesión.

VI. Exenciones.

Estarán exentas de esta tasa las personas participantes en las regatas organizadas por la Agencia durante las fechas de celebración de dichos eventos.

Asimismo, estarán exentas de esta tasa las embarcaciones exentas de la tasa al buque en virtud de lo dispuesto en los números 1 a 4 del artículo 52.III de esta Ley a quienes la Agencia les habilite el uso de instalaciones náutico-deportivas, con los mismos requisitos y condiciones que en dicho artículo 52.III se indican.

Las personas usuarias con contrato de base especial disfrutarán de exención en servicios de atraque de tránsito en las instalaciones gestionadas directamente por la Agencia.

Para la aplicación de esta exención, se deberán cumplir los requisitos previstos para la aplicación de la bonificación regulada en el párrafo a) del artículo 56.V.I.3. En cuanto a formalización de reserva, aviso sobre ausencia en el puerto base y necesaria disponibilidad en el puerto de destino, así como en cuanto a la limitación temporal que a estos efectos se establece en 30 días naturales al año, limitándose a una semana por puerto, realizándose su prestación de acuerdo con las prescripciones que al respecto se aprueben de acuerdo con el artículo 43 de esta Ley. De no mediar la citada formalización de reserva en plazo, no será aplicable dicha exención aun cuando hubiera disponibilidad para atender el servicio.»

Artículo 57. *T6: Tasa de uso de equipo e instalaciones.*

I. Hecho imponible.

Constituye el hecho imponible la puesta a disposición del sujeto pasivo por la Agencia de elementos, maquinarias, instalaciones y el utillaje portuario destinado a la operación, reparación, conservación y mantenimiento de todo tipo de embarcaciones y utillaje auxiliar, así como la solicitud de servicios cuya prestación haga necesario el uso de los citados elementos.

II. Devengo.

1. La tasa se devengará en el momento de la solicitud del servicio o de la puesta a disposición del sujeto pasivo de los equipos correspondientes, si bien, en este último caso, su pago se exigirá por anticipado, al tiempo de la solicitud.

2. En el servicio de rampa la tasa se devengará y deberá ser pagada en el momento de su solicitud.

Cuando el usuario comunique la intención de cesar en el uso del servicio, procederá la devolución del importe correspondiente al periodo abonado no disfrutado, aplicando la tarifa agrupada en tramos por este orden: trimestral, mensual y diario, sumando el resultado hasta computar el total del periodo de uso. Se aplicará la tarifa del tramo superior completa cuando esta sea más beneficiosa para el sujeto pasivo.

3. La prestación de servicios a embarcaciones de características especiales, entendiendo por tales aquellas cuya relación eslora/manga sea inferior a 1,75 o superior a 4, o gt/eslora sea superior a 3, en los supuestos en que sea factible realizar el movimiento solicitado por la persona interesada, quedará condicionada a la aceptación y abono previo por el sujeto pasivo del importe de la tasa en que por la administración se estime tal prestación.

III. Obligados tributarios.

Serán sujetos pasivos de la tasa, en condición de contribuyentes, quien solicite el servicio, así como la persona titular de la embarcación, cuando esta sea objeto de operaciones para las que sea necesaria la utilización de los equipos o instalaciones.

IV. Exenciones.

Las personas usuarias con contrato de atraque de base, en sus modalidades ordinario y de larga duración, o con contrato anual en seco, estarán exentas de esta tasa, por el

concepto de servicio de rampa, para la embarcación afecta a dicho contrato. Asimismo, estarán exentas de dicho concepto las embarcaciones deportivas que participen en la celebración de regatas, campeonatos náuticos o eventos deportivos análogos oficiales que hagan uso autorizado de instalaciones portuarias gestionadas por la Agencia, cuando el uso de rampa sea necesario durante la celebración del evento.

V. Elementos de cuantificación.

El importe de la tasa se determinará en atención al tiempo de empleo de los equipos, así como a la clase y dimensiones de los elementos objeto del servicio.

VI. Cuota. Normas de aplicación.

1. La tasa se exigirá conforme a lo dispuesto en el siguiente cuadro de tarifas:

Uso de equipos:

Utilización de grúa/carretilla elevadora	Euros por hora o fracción
Mayor de 5 Tm hasta 10 Tm	35,686576
Mayor de 3 Tm hasta 5 Tm	27,849862
Hasta 3 Tm	21,731783

Uso de instalaciones:

Utilización abonada de rampa para lanzamiento y varada por una misma embarcación	Movimiento – Euros	Mensual – Euros	Trimestral – Euros	Anual – Euros
Vela ligera y piraguas	2,913054	14,571908	36,429769	72,866175
Eslora hasta 6 metros	5,826108	29,143816	72,859538	145,732349
Eslora entre 6 y 8 metros	8,739163	43,715723	109,289309	218,605160
Eslora de más de 8 metros	14,571909	72,872810	182,162118	364,330873

Servicio de varada o botadura mediante grúas pórtico tipo Travelift:

Eslora total	Importe, euros por servicio
Hasta 5 metros	38,445000
Hasta 6 metros	43,102500
Hasta 7 metros	47,760000
Hasta 8 metros	52,634479
Hasta 9 metros	65,789757
Hasta 10 metros	80,408219
Hasta 11 metros	92,474462
Hasta 12 metros	105,262275
Hasta 13 metros	118,785021
Hasta 14 metros	133,042698
Hasta 15 metros	148,028626
Hasta 16 metros	163,749485
Hasta 17 metros	180,191914
Hasta 18 metros	197,369275
Metro adicional o fracción	18,273077

Para embarcaciones con características especiales, con relación eslora/manga o Unidad de Arqueo Bruto (GT)/ eslora superiores o inferiores a las que se establezcan reglamentariamente, la prestación del servicio quedará condicionada a la aceptación y abono previo por el sujeto pasivo del importe en que se estime tal prestación.

La Agencia no responderá por los daños y perjuicios que pudieran derivarse de este servicio, cuando sean consecuencia de la omisión de la declaración de las características especiales de las embarcaciones en el impreso de solicitud del servicio.

2. Si la prestación de servicios se operara en díaslaborables, fuera de la jornada ordinaria se aplicará un coeficiente del 1,25. Si se tratara de días festivos, el coeficiente será del 1,50, con un mínimo a efectos de liquidación de dos horas, en usos de equipos. A estos

efectos, la jornada ordinaria se fijará por la Agencia y estará expuesta al público en el tablón de anuncios del puerto.

3. A los efectos de la aplicación de las tarifas, la duración de la utilización de los equipos será el comprendido entre la hora en que se hayan puesto a disposición del peticionario y la terminación del servicio. El cálculo se hará por horas completas. Solo podrán descontarse las paralizaciones superiores a treinta minutos debidas a averías de la maquinaria o ausencia de fluido eléctrico.

4. Se podrá aplicar una bonificación de hasta el 30% en la varada, lanzamiento y botadura en los siguientes casos, no acumulables entre sí:

a) Embarcaciones con base en puertos de gestión directa, para los movimientos de varada, suspensión o botadura:

Tipo de embarcación conforme a las listas de matrícula en el Registro de Buques	Meses de julio, agosto y de noviembre a febrero	Resto del año
Lista 3.ª	25%	20%
Lista 4.ª	20%	15%
Lista 7.ª	15%	10%
Otras listas	10%	5%

A efectos de esta bonificación se entenderá por embarcaciones deportivas con base en el puerto, aquellas con contrato anual en agua en puertos gestionados directamente por la Agencia. Estas embarcaciones podrán beneficiarse de esta bonificación en cualquier varadero directamente gestionado por la Agencia.

b) Las personas usuarias del servicio que mediante convenio se comprometan a realizar un determinado número de operaciones periódicas, y en concreto:

– Para los movimientos de rampa de embarcaciones de vela ligera y piraguas, se podrán suscribir convenios con asociaciones o entidades públicas o privadas que integren al menos 15 embarcaciones que garanticen un mínimo de 100 operaciones anuales, bonificándose los contratos anuales con el 30 por ciento.

– Para los movimientos de varada, suspensión o botadura, se podrán realizar convenios con entidades autorizadas para el desarrollo de su actividad en varadero, que se comprometan a realizar más de 11 movimientos en el mes natural durante los meses de julio, agosto y de noviembre a febrero, ambos inclusive, en cuyo caso se bonificarán los movimientos en función de la siguiente tabla:

Movimientos por meses naturales	Porcentaje de bonificación
Del 11.º al 20.º	10 %
Del 21.º en adelante	15 %

El periodo de bonificación de los movimientos de varada, suspensión o botadura podrá ser modificado mediante Orden conjunta de las Consejerías competentes en materia de hacienda y de puertos.

Artículo 58. *T7: Tasa por ocupación de superficie.*

I. Hecho imponible.

Constituye el hecho imponible la utilización de superficies de agua o tierra, cubiertas o sin cubrir, ubicadas en la zona de servicio portuaria, tales como explanadas, cobertizos, tinglados, almacenes, depósitos, locales, cuartos, pañoles, superficies de varadero y marina seca para estancia de embarcaciones, y la utilización de superficies para estacionamiento de vehículos o remolques en localizaciones expresamente habilitadas de acceso regulado.

II. Devengo.

La tasa se devengará una vez aceptada por la Administración la prestación del servicio solicitado y antes de la ocupación de las instalaciones, con obligación de pago anticipado de la misma, sin perjuicio de lo que a continuación se establece.

Si la ocupación se solicita sin determinación de la fecha cierta de conclusión, siempre que la gestión de la zona portuaria permita la permanencia de la ocupación, el pago se materializará anticipando liquidaciones semanales, mensuales, trimestrales o anuales, dependiendo de la duración que estime la persona solicitante. En el supuesto en que la ocupación concluyera antes de la finalización del correspondiente periodo anticipado, se efectuará la regularización del importe de la tasa en función de la estancia efectiva, con devolución de la cantidad correspondiente.

En supuestos de ocupación de cuartos de armadores, pañoles y análogos en que haya compromiso de ocupación por parte de la persona interesada, el pago se producirá en la forma recogida en el referido compromiso en los términos aceptados por la Administración.

En el caso de embarcaciones intervenidas por mandato de un órgano judicial o de cualquier Administración Pública el devengo se producirá cuando se depositen en aguas del puerto, debiendo efectuarse el pago a la finalización de la ocupación.

En el supuesto de estacionamiento de vehículos, la obligación de pago se producirá a la finalización de la ocupación, salvo en los supuestos de aparcamiento con regulación de rotación.

III. Obligado tributario.

Serán sujetos pasivos de la tasa a título de contribuyentes:

a) En ocupaciones de superficie, solidariamente quiensolicite el servicio y la persona propietaria de los elementos ocupantes de la superficie.

b) En varadero y marina seca, solidariamente quien solicite el servicio y el armador de la embarcación.

c) En estacionamiento de vehículos o remolques, solidariamente quien solicite el servicio y la persona titular del vehículo remolque.

IV. Elementos de cuantificación.

La cuantía de la tasa se determinará en atención al tipo de superficie ocupada, así como al tiempo de duración de la ocupación.

A efectos de cómputo del tiempo de ocupación, solo podrá considerarse una superficie libre cuando haya quedado en las mismas condiciones de conservación y limpieza en que se ocupó, y sea accesible y útil para otras ocupaciones.

El contribuyente podrá optar por la aplicación de un régimen de estimación objetiva en los supuestos de ocupación de superficie con áridos a granel en los que se prevea una rotación de estas mercancías elevada, resultando la ocupación de la superficie por el árido en cada instante muy variable. A tal efecto, realizará la opción por la estimación objetiva a la presentación de la solicitud para la ocupación, computándose a tales efectos un metro cuadrado de superficie ocupado por tonelada acopiada cada día o fracción.

V. Cuota y normas de aplicación.

1. La tasa se exigirá conforme a lo dispuesto en el siguiente cuadro:

Ocupación de superficie

Metro cuadrado de superficie de agua o tierra ocupada por día o fracción	Euros[1]
Superficie descubierta.	0,047820
Superficie cubierta mediante contenedores.	0,071729
Superficie cubierta.	0,095639
Varadero/Vela ligera/Invernada.	0,215192
Marina seca.	0,274967

[1] Importes actualizados a 2024.

En los supuestos de formalizarse compromiso de ocupación por períodos iguales o superiores a un mes, se establecen las siguientes bonificaciones para embarcaciones depositadas en estanterías en zona descubierta:

– Contratos mensuales: 10%.

– Contratos trimestrales: 20%.
– Contratos anuales: 30%.

La vela ligera gozará de dichas bonificaciones con independencia de su depósito en suelo o estantería.

La rescisión anticipada determinará la liquidación del tiempo disfrutado sin la aplicación de la bonificación.

La Agencia podrá establecer duraciones máximas, así como temporadas, en las diferentes zonas terrestres por motivos de explotación, las cuales serán identificadas de forma adecuada por aquella, estableciéndose los siguientes coeficientes, dependientes de la zona, su forma y tiempo de estancia, y con el fin de agilizar y permitir la correcta explotación de las diferentes zonas terrestres utilizadas para la ubicación de embarcaciones:

ZONA		COEFICIENTE
ZONA DE VELA LIGERA		1
VARADERO		
	PERSONAS USUARIAS DE BASE	
	Estancias de hasta 1 mes	0,5
	Resto de estancias	1
	RESTO DE PERSONAS USUARIAS	1
ZONA DE INVERNADA		
	Tres primeros meses de plazo	1
	Resto	0,40

Se podrá bonificar hasta un 30% mediante convenios con entidades públicas, así como entidades privadas, atendiendo a su interés social.

2. Para zonas de maniobra y operaciones portuarias, las cuantías que se establezcan se afectarán con los coeficientes que se indican a continuación, en función de los días de estancia.

Días	Mercancías para embarcar o desembarcadas	Útiles y artes de pesca	Vehículos, remolques, embarcaciones y otros objetos
1 a 3	1,00	1,00	1,00
4 a 10	1,00	1,00	25,00
Más de 10	10,00	10,00	20,00

3. En supuestos de utilización de almacenes o cuartos, u ocupaciones de superficies descubiertas, con instalaciones desmontables, a la cuantía resultante de la aplicación del apartado 1, ocupación de superficie, se aplicarán los siguientes coeficientes:

Armadores o instituciones públicas con necesaria presencia en el puerto para el almacenaje de elementos propios de su actividad: 1,00.
Compradores/exportadores: 1,50.
Oficinas y servicios exclusivamente relacionados con la actividad pesquera: 1,60.
Almacenes de pertrechos para flota deportiva: 2,00
Actividades no lucrativas relacionadas con la flota deportiva: 1,30.
Actividades comerciales o de servicios: 2,00.
Actividades que sin suponer servicio específico para el puerto utilicen las características del recinto portuario para obtener valor añadido a su oferta: 3,00.

4. El importe de la tasa por estacionamiento de vehículos se calculará mediante la aplicación de los siguientes criterios:

Uso de plaza de aparcamiento	€/Hora	€/Día	€/Mes	€/Trimestre	€/Año
Motocicletas o remolques de 2 ruedas	0,554340	4,434718	93,129064	223,953225	803,79515
Turismos o similares	1,108680	8,869434	186,258127	446,797770	1.607,585028
Autocares/Camiones	1,663019	11,363962	232,822660	558,774383	2.011,144305
Caravanas/Autocaravanas	1,330415	9,978114	203,996997	491,144943	1.768,343532

La tarifa por minutos será el resultado de dividir la tarifa por horas entre 60.

En aquellas zonas de aparcamiento cuyo principal objetivo sea dar servicio a las industrias u operadores comerciales implantados en el puerto, se aplicará una bonificación del 40% de acuerdo con las bases que al respecto se aprueben por la Administración portuaria.

5. Otros tipos de remolques devengarán la tasa encuantía adicional, idéntica a la del vehículo tractor.

VI. Exenciones.

Estará exenta de la tasa T7 la ocupación de superficie en tierra que sea esencial para la realización de regatas, campeonatos náuticos o eventos deportivos análogos oficiales, que hagan uso autorizado de instalaciones portuarias gestionadas por la Agencia.

Asimismo, estará exenta durante un periodo máximo de seis meses la ocupación realizada por las personas usuarias con contrato de base especial en varadero, invernada o marina seca cuando este servicio se refiera a la embarcación objeto del contrato de base especial regulado en el párrafo c) del apartado II.3 del artículo 56, salvo en el periodo de marzo a junio en el cual se limitará dicha gratuidad a un mes.

Artículo 59. *T8: Tasa de suministros.*

I. Hecho imponible.

Constituye el hecho imponible la puesta a disposición del sujeto pasivo, por la Agencia, de productos o servicios de terceros a través de las instalaciones del puerto, y la utilización de estas para su efectiva prestación.

II. Devengo.

La tasa se devengará en el momento en que comience la prestación del servicio, exigiéndose su pago por anticipado, al tiempo de la solicitud.

III. Obligados tributarios.

Serán sujetos pasivos, a titulo de contribuyente y solidariamente, quien solicite el servicio, así como el titular de la embarcación a la que se destinara, en su caso, el suministro.

IV. Elementos de cuantificación.

La base de cálculo del importe de la tasa se determinará en atención al número de unidades suministradas y al coste de las mismas.

V. Cuotas y normas de aplicación.

1. El importe de la tasa será el resultado de aplicar un coeficiente de 1,30 al coste del suministro para la Agencia, siempre que aquel se realice a través de las redes o usando las instalaciones portuarias. La finalidad de dicho coeficiente es cubrir los costes adicionales de gestión que la prestación suponga para la Agencia, incluida la amortización de las instalaciones.

En los casos de suministros que no sean susceptibles de estimación cierta del coste, la prestación del servicio quedará condicionada a la aceptación y abono previo por el sujeto pasivo del importe en que se estime la prestación del servicio.

2. Se exceptúan del régimen tarifario establecido en el punto anterior los suministros de agua y electricidad, en los que la tasa se calculará según el siguiente cuadro de tarifas, en función de la situación de la embarcación:

A) Suministros de agua y electricidad en varadero o estancia en seco:

Esloras	Agua			Electricidad		
	Euros/Día	Euros/Mes	Euros/Trimestre	Euros/Día	Euros/Mes	Euros/Trimestre
Temporada ordinaria						
Hasta 10 m.	1,33624	13,3624	33,406	1,670299	16,70299	41,757475
Entre 10 y 12 m.	2,004359	30,065385	76,165642	2,338419	35,076285	88,859922
Mayor de 12 m.	2,672479	53,44958	133,62395	3,00654	60,1308	150,327
Temporada baja						
Hasta 10 m.	1,33624	8,01744	17,37112	1,670299	10,021794	21,713887

Esloras		Agua			Electricidad	
	Euros/Día	Euros/Mes	Euros/Trimestre	Euros/Día	Euros/Mes	Euros/Trimestre
Entre 10 y 12 m.	2,004359	20,04359	42,091539	2,338419	23,38419	49,106799
Mayor de 12 m.	2,672479	34,742227	74,829412	3,00654	39,08502	84,18312

B) Suministros de agua y electricidad en atraques y amarres:

Esloras		Agua			Electricidad			
	Euros/Día	Euros/Mes	Euros/Trimestre	Euros/Anual	Euros/Día	Euros/Mes	Euros/Trimestre	Euros/Anual
Temporada ordinaria								
Entre 10 y 12 m.	0,260221	2,602219	6,505548	22,899448	0,325277	3,252774	8,131935	28,624376
Hasta 10 m.	0,487915	7,318742	18,540812	68,3081	0,813193	12,197904	30,901355	113,84702
Mayor de 12 m.	0,975832	19,51664	48,791613	179,553088	1,398693	27,973857	69,934645	257,35951
Temporada baja								
Hasta 10 m.	0,260221	1,561332	3,382884		0,325277	1,951665	4,228607	
Entre 10 y 12 m.	0,487915	4,879162	10,246239		0,813193	8,131935	17,077064	
Mayor de 12 m.	0,975832	12,68582	27,323302		1,398693	18,183008	39,163402	

El suministro en atraques y amarres se considera de recepción obligatoria, liquidándose de forma simultánea con la tasa a embarcaciones deportivas y de recreo, T-5.

Para los suministros de agua y electricidad en estancias inferiores al año, la escala se aplicará al plazo de tal estancia separándolo por temporadas ordinaria y baja, y liquidando la tarifa agrupada en tramos por este orden: trimestral, mensual y diario, sumando el resultado hasta computar el total del periodo de estancia.

Se aplicará la tarifa del tramo superior completa, cuando ésta sea más beneficiosa para el sujeto pasivo.

C) La puesta a disposición de las embarcaciones, desde muelle y sin atraque, de los servicios de toma de energía eléctrica y agua devengará la presente tasa de suministro, en cuantía diaria del 0,15 por ciento de la tasa de embarcaciones deportivas y de recreo, T5.

D) Suministro de agua en rampa de varada.

Euros día	Euros mes	Euros trimestre	Euros año
0,304994	3,049957	7,624891	26,839520

El suministro en rampa de varada se considera de recepción obligatoria, liquidándose de forma simultánea con la T6, tasa de uso de equipo e instalaciones.

Sin perjuicio de los cuadros tarifarios anteriores, la Agencia Pública de Puertos de Andalucía podrá instalar contadores individuales para verificar el consumo real de agua y electricidad. En tal caso, la cuota se determinará aplicando un coeficiente del 1,30 al coste real del correspondiente suministro. No obstante, si el resultado fuera inferior al derivado de la aplicación de los cuadros tarifarios, prevalecerán estos últimos.

Artículo 60. *T9: Tasa de servicios operativos específicos.*

I. Hecho imponible.

Constituye el hecho imponible la aportación por parte de la Agencia de medios humanos y/o materiales, distintos de los contemplados en los artículos anteriores.

II. Devengo.

La tasa se devengará cuando se inicie la prestación del servicio, previa aceptación de la determinación de su importe, con obligación de pago anticipado al tiempo de la solicitud.

III. Obligados tributarios.

Será sujeto pasivo de la tasa, a titulo de contribuyente y solidariamente, quien solicite el servicio, así como, si se prestara el servicio sin mediar solicitud, quienes estén afectos o se beneficien de modo particular por la prestación del servicio.

IV. Elementos de cuantificación.

La base de cálculo del importe de la tasa se determinará en atención al número de horas por persona necesarias, al valor de los productos consumidos, a la amortización de los

equipos empleados, así como al coste de los servicios de terceros que sean necesarios para la prestación del servicio especial.

A tal efecto, el coste de personal básico de la Agencia empleado (portuarios, marineros o administrativo) se calculará aplicando una tarifa de 21 euros por persona y hora.

V. Cuotas y normas de aplicación.

El importe de la tasa será el resultado de aplicar un coeficiente de 1.20 al coste real de los medios empleados.

Artículo 61. *T10: Tasa de servicios administrativos y profesionales.*

I. Hecho imponible.

Constituye el hecho imponible la tramitación de expedientes, supervisión de proyectos técnicos, realización de informes, compulsas, emisión de certificaciones y realización de inspecciones en el ámbito de su actuación como administración del Sistema Portuario de Andalucía.

Asimismo, constituye hecho imponible la inscripción en el Registro de Usos del Dominio Público Portuario de las concesiones y autorizaciones otorgadas por la administración del Sistema Portuario de Andalucía, y de las cesiones de elementos concesionales en los puertos o instalaciones marítimas gestionadas en régimen de concesión, así como su modificación y la emisión, por la Agencia, de todo tipo de certificaciones al respecto.

II. Devengo.

1. La tasa se devengará a la solicitud del servicio y,en su defecto, en el momento de su prestación.

2. En los servicios administrativos relativos al Registro de Usos del Dominio Público Portuario, la tasa se devengará cuando se notifique el otorgamiento o modificación de la autorización o concesión, y de la autorización de la cesión de elementos concesionales. En el caso de las certificaciones, la tasa se devengará en el momento de la solicitud de las mismas por la persona interesada.

3. El pago de la tasa se efectuará al presentar la solicitud, excepto en supuestos de asientos en el Registro de Usos del Dominio Público Portuario, en cuyo caso la deuda tributaria resultante de la liquidación practicada por la Administración se ingresará en los plazos previstos en el artículo 62.2 de la Ley 58/2003, de 17 de diciembre, General Tributaria.

III. Obligados tributarios.

1. Será sujeto pasivo de la tasa, a titulo de contribuyente y solidariamente, quien solicite el servicio, así como, si se prestara el servicio sin mediar solicitud, quienes se beneficien por la prestación del mismo.

2. En la modalidad relativa al Registro de Usos del Dominio Público Portuario será sujeto pasivo de la tasa en calidad de contribuyente la persona titular del derecho de uso y, en caso de transmisión, su adquirente. Asimismo, en el caso de las certificaciones será sujeto pasivo quien solicite la certificación.

IV. Tarifas y normas de aplicación.

La tasa se exigirá en función de la modalidad de actuación administrativa conforme a lo dispuesto en el siguiente cuadro de tarifas:

Modalidad de servicio administrativo	Euros
Tramitación de expedientes de autorizaciones, concesiones y licencias.	Autorización o licencia: 50 euros. Concesión: 150 euros.
Supervisión de proyectos en expedientes de concesiones y/o autorizaciones.	0,0025% del importe del Presupuesto de ejecución material de las obras.
Compulsas.	1,00 euro por documento, más 0,15 euros por cada página adicional a las 10 primeras.
Emisión de certificaciones.	9,03 euros por cada certificación.

Modalidad de servicio administrativo	Euros
Inspecciones.	200 euros por jornada de inspector, más el coste efectivo de los medios materiales incrementado en un 20%.
Registro de Usos del Dominio Público Portuario Inscripción inicial (por elemento susceptible de cesión): 150 euros.	Inscripción de modificación de elemento inscrito: 60 euros.
	Inscripción de transmisión: 50 euros.
	Expedición de nota simple de la inscripción: 20 euros.
	Expedición de certificación completa: 30 euros.

A efectos de cómputo de costes, la jornada de inspector se entenderá devengada por cada día en que se materialice su actuación, con independencia del número efectivo de horas que esta requiera.

Sección 2.ª Recargos para financiación de medidasde desarrollo sostenible

Artículo 62. *Equipamiento y actuaciones para el tratamiento de desechos generados por embarcaciones.*

I. Régimen.

La Administración repercutirá, se haga o no uso del servicio de recepción de desechos generados por embarcaciones, un porcentaje del 3% de la tasa devengada en concepto de T1, buque, T4, pesca fresca, y T5, embarcaciones deportivas o de recreo, en concepto de equipamiento y actuaciones para el tratamiento de desechos generados por embarcaciones.

El recargo comprende las actividades de recogida de desechos generados por embarcaciones y, en su caso, de almacenamiento, clasificación y tratamiento previo de los mismos en la zona de servicio del puerto, y su traslado a una instalación de tratamiento autorizada por la Administración competente.

No se devengará este recargo sobre la tasa T5 en las instalaciones a que se refiere el artículo 56.V.II de esta Ley, siempre que la persona autorizada o concesionaria dispusiere del equipamiento aprobado administrativamente y prestara de forma efectiva el servicio de tratamiento de estos desechos a las personas usuarias de la instalación.

A los efectos de esta Ley, se entiende por desechos generados por embarcaciones todos los desechos, incluidas las aguas residuales y los residuos distintos de los de carga, producidos por las embarcaciones y que están regulados por los Anexos I y IV (líquidos) y V (sólidos) del Convenio internacional para prevenir la contaminación ocasionada por los buques, de 1973, modificado por su Protocolo de 1978, en su versión vigente (MARPOL 73/78), así como los desechos relacionados con la carga según se definen en las directrices para la aplicación del Anexo V del referido Convenio. Los desechos generados por embarcaciones se considerarán residuos en el sentido de la letra a) del artículo 3 de la Ley 10/1998, de 21 de abril, de Residuos.

II. Bonificaciones.

El recargo se reducirá hasta el 1% en las embarcaciones que acrediten la implantación de un sistema homologado y eficaz de gestión medioambiental. A tal efecto, se considerará acreditada la implantación de un sistema homologado y eficaz de gestión medioambiental, en aquellas embarcaciones que cuenten con el certificado UNE EN ISO 14001, o análogo certificado aprobado oficialmente.

CAPÍTULO III

Tasas por ocupación privativa y aprovechamiento especial del dominio público portuario

Artículo 63. *Tasa por ocupación privativa.*

I. Hecho imponible.

Constituye el hecho imponible de la tasa la ocupación del dominio público portuario en virtud de concesión, de obra pública y demanial, o autorización.

II. Obligados tributarios.

Son sujetos pasivos de la tasa, a título de contribuyentes, según proceda, las personas titulares de la concesión o autorización administrativa.

III. Período impositivo, devengo y exigibilidad.

1. El período impositivo coincidirá con el año natural, salvo en los siguientes supuestos:

a) Cuando la ocupación del dominio público portuario tenga un plazo inferior al año, el período impositivo coincidirá con el determinado en el título habilitante.

b) Cuando, siendo el período de ocupación superior al año, el inicio o el cese de la misma sea en días diferentes del 1 de enero o 31 de diciembre, respectivamente, el período impositivo coincidirá con el período de ocupación durante el año.

2. La tasa se devengará el día 1 de enero de cada ejercicio, con las siguientes excepciones:

a) El año de inicio de la ocupación del dominio público portuario, la tasa se devengará en la fecha de formalización del título habilitante.

b) En los supuestos de concesión cuyo término se vincule a la fecha de extinción de otra concesión o a la fecha de finalización de obras que ejecute la administración del Sistema Portuario de Andalucía, el devengo se producirá en el momento de la puesta a disposición de los terrenos.

3. Los elementos de cuantificación de la cuota serán los regulados en la normativa vigente en la fecha del devengo, conforme a lo dispuesto en los números 1 y 2 anteriores del presente apartado III.

4. La tasa será exigible por adelantado, con las actualizaciones y, en su caso, revisiones que se efectúen, y en los plazos que figuren en las cláusulas del correspondiente título, que no podrán ser superiores a un año.

No obstante, la Agencia podrá autorizar pagos anticipados a cuenta de la tasa por plazos superiores, para financiar la ejecución de obras a cargo de la misma.

5. Exigibilidad de la tasa en las concesiones de superficies de ocupación del dominio público portuario superiores a 1.500 metros cuadrados que tengan por único objeto:

a) El ejercicio de aquellas actividades que constituyan otros usos compatibles con la actividad portuaria, correspondientes a equipamientos culturales, deportivos, educativos, recreativos, certámenes feriales, exposiciones, así como actividades industriales o comerciales no portuarias, a que se refiere el artículo 16.1.e) de esta ley, que contribuyan a la integración urbana y territorial de los puertos, a su equilibrio social y económico, a la generación de empleo, al crecimiento de la economía andaluza y a la articulación de las relaciones entre el puerto y el espacio urbano y que por su intensidad, y relevancia en la articulación de las relaciones entre el puerto y el espacio urbano trasciendan las previsiones de los usos auxiliares y complementarios.

b) O el ejercicio de la actividad habitacional, residencial y hotelera, y sus servicios complementarios, siempre que dichos usos sean autorizados por el Consejo de Ministros, conforme a lo previsto en el artículo 25.3 de la Ley 22/1988, de 28 de julio, de Costas.

La tasa se exigirá del siguiente modo:

a) El 55 % de la tasa en la fecha de formalización del título habilitante.

b) El 45 % restante cuando se realice el reconocimiento de las obras y la autorización de inicio de la explotación por parte de la Agencia Pública de Puertos de Andalucía. En caso de reconocimientos parciales de las obras, se aplicará el porcentaje que proceda en función de la superficie lucrativa puesta en uso.

Asimismo, cuando estas concesiones conlleven la ocupación de una edificación de nueva construcción ejecutada a cargo de la Administración del Sistema Portuario, se exigirá el pago anticipado, en el momento de la firma del título, del importe correspondiente al 100 % del valor de amortización del edificio durante todo el periodo concesional, sin que en ningún caso el importe sea inferior al 1,5 % del coste histórico de los mismos.

IV. Cuota.

En las concesiones indicadas en el apartado III.5 del presente artículo la cuota se calculará en función de la superficie ocupada, medida en metros cuadrados y la tarifa que corresponda en función de la actividad desarrollada, de conformidad con lo dispuesto en el apartado 6 del presente apartado. En las demás concesiones, la cuantía de la tasa de ocupación se calculará mediante la adición, en su caso, de las cantidades que resulten de los siguientes apartados:

1. Ocupación de terrenos.

Será el 5% del valor de dichos terrenos. A estos efectos, se considerarán como terrenos o suelo las superficies situadas más a tierra de la línea de bajamar máxima viva equinoccial, que se integren en la concesión o autorización portuarias.

1.a) Categorías de puertos.

Se establecen las siguientes categorías de puertos:

Categoría 1. Valor de suelo superior a 100 €/m² e inferior o igual a 125 €/m².
Categoría 2. Valor de suelo superior a 125 €/m² e inferior o igual a 175 € /m².
Categoría 3. Valor de suelo superior a 175 €/m² e inferior o igual a 235 €/m².
Categoría 4. Valor de suelo superior a 235 €/m² e inferior o igual a 325 €/m².
Categoría 5. Valor de suelo superior a 325 €/m² e inferior o igual a 500 €/m².
Categoría 6. Valor de suelo superior a 500 €/m².

A efectos de establecer el valor del metro cuadrado de los terrenos portuarios, todos los puertos de la Comunidad Autónoma de Andalucía quedarán clasificados en alguna de las categorías de puertos establecidas. A tal efecto, el valor que determine la inclusión de un puerto en una de dichas categorías se calculará en función de la valoración del suelo en el entorno del puerto, considerándose como tal el término municipal en que se sitúe, y del que se tomarán los valores medios catastrales de suelo urbano obtenidos de los datos estadísticos de la Dirección General del Catastro del Ministerio de Hacienda y referidos a 31 de diciembre del ejercicio anterior en que se establezca la tasa, a los que se aplicarán los coeficientes publicados en el anexo II de la presente norma.

Los referidos coeficientes podrán ser objeto de actualización en la Ley del Presupuesto o en la que, en su caso, se apruebe a estos efectos, cuando se justifique por variaciones relevantes en los valores de mercado del suelo, adecuadamente justificadas en una memoria económica específica para este fin.

El valor de referencia para la valoración de los terrenos será el mínimo del rango correspondiente a la categoría asignada.

Aquellos puertos en los que el valor del suelo resulte inferior a 100 €/m² se incluirán en la categoría 1.

1.b) Valor de los terrenos.

El valor del suelo correspondiente a la categoría del puerto será ponderado mediante la aplicación de los siguientes coeficientes que a cada zona del terreno ocupado corresponda, en función de los usos autorizados y proximidad al núcleo urbano, que se aplicarán de forma acumulada:

a) Utilidad:

Usos	Área de movimiento de la edificación	Obras de abrigo viario y espacios libres	Aparcamientos	Varaderos	Ocupación del subsuelo que no impide el uso privativo de la superficie
Coeficientes.	0,89	0	0,71	0,45	0,50

Se consideran áreas de movimiento de la edificación los espacios de la zona de servicio susceptibles de explotación comercial, ya sea mediante edificios o instalaciones de carácter desmontable. Se consideran dentro de este uso los títulos otorgados exclusivamente sobre edificaciones, aunque estas se encuentren adosadas a la explanada de varada.

Se considerará superficie de aparcamientos la destinada a tal fin, a la que se sumará la superficie del viario para el acceso a las plazas desde el viario general cuando dicho acceso sea restringido. Dentro del uso de varadero, se consideran incluidas las explanadas

destinadas a estancias en seco, invernada y movimiento de embarcaciones, izado o botado, y aquellas edificaciones que se encuentren en las referidas explanadas y sean objeto de título habilitante para su ocupación y explotación junto con las mismas.

Los terrenos de la zona de servicio ocupados por el viario o por espacios libres, de acuerdo con la ordenación aprobada, y cuyo uso no sea objeto de retribución a la persona concesionaria, serán valorados aplicando un coeficiente 0.

En el caso de ocupación del subsuelo con líneas eléctricas, suministro de agua, evacuación de residuos u otras instalaciones inherentes a la urbanización, siempre que no impidan el uso privativo de la superficie, se aplicará un coeficiente corrector del 0,5.

b) Proximidad al núcleo urbano:

Distancia.	L ≤ 100 m	100 m < L ≤ 500 m	500 m < L
Coeficientes.	0,89	0,53	0,27

A los efectos de determinar la distancia, se considerará como borde urbano la línea descrita por el deslinde del dominio público marítimo-terrestre. Dicha línea, desplazada hacia el mar una distancia L= 100 m y L= 500 m, determinará las zonas en las que han de quedar incluidos los terrenos que se otorguen en concesión. Respecto a los locales de un edificio que se encuentre sobre la línea delimitadora de 100 metros o sobre la de 500 metros, se considerará la proximidad del edificio en función de la mayor superficie de ocupación del mismo, aplicándose este coeficiente para todos los locales del edificio. El valor final del terreno se establecerá mediante la aplicación acumulada de los referidos coeficientes de uso y proximidad a las distintas áreas operativas de la zona de servicio.

1.c) Los terrenos de titularidad privada aportados por la persona concesionaria no computarán a efectos de determinación de la base imponible.

1.d) En aquellas concesiones o autorizaciones que se otorguen sobre locales integrantes de un edificio portuario se repercutirá la superficie de ocupación del edificio entre los locales o dependencias integrados en el edificio y susceptibles de explotación.

2. Ocupación de las aguas del puerto:

Será el 5 % del valor de la lámina de agua, que se determinará según el valor del suelo correspondiente a la categoría asignada al puerto, ponderada mediante los coeficientes que se señalan en este apartado.

A estos efectos, se considerarán lámina de agua las superficies situadas más a mar de la línea de bajamar máxima viva equinoccial que se integren en la concesión o autorización.

El cálculo de la ocupación de las aguas se realiza en función de la situación del dominio público portuario en el momento en que se otorga la concesión o autorización administrativa. En los supuestos de posterior incremento de la superficie otorgada, para el cálculo de ocupación respecto a las superficies añadidas se considerará la situación en el momento de aprobarse la modificación.

2.a) Abrigo:

Aguas abrigadas: 0,71.

Aguas no abrigadas: 0,18.

Se considera agua abrigada la lámina de agua comprendida en el interior de las obras de abrigo y que se encuentra al resguardo de las acciones producidas por las dinámicas atmosféricas y marinas, en las que los buques pueden permanecer atracados o fondeados en condiciones de seguridad, y desarrollar a salvo de forma eficiente las operaciones portuarias, delimitada por el contorno interior de la obra portuaria y la línea que une los centros de los morros de las obras de abrigo.

Se considera agua no abrigada la lámina de agua que, para cumplir los requisitos anteriormente expuestos, precisan para su resguardo de la ejecución de obras de abrigo, considerándose éstas como las infraestructuras básicas para la conceptualización de áreas marítimas y terrestres artificiales.

En el supuesto de no existir obras de abrigo, se considerará como abrigada la totalidad del agua objeto de concesión, salvo que el proyecto proponga su ejecución.

2.b) Profundidad: Utilizando como nivel de referencia la bajamar viva equinoccial (BMVE):

Menor o igual a 1,5 m.	0,18
Superior a 1,5 m y menor o igual a 3,0 m.	0,71
Superior a 3 m y menor o igual a 6 m.	0,53
Superior a 6 m.	0,27

2.c) Distancia a la orilla: Utilizando como nivel de referencia la línea de bajamar viva equinoccial (BMVE), la misma tabla indicada para determinar el coeficiente de proximidad al núcleo urbano del apartado 1b) anterior.

El valor final de la lámina de agua se establecerá mediante la aplicación acumulada de los referidos coeficientes de abrigo, profundidad y distancia a la ribera.

2.d) La lámina de agua que se otorgue en concesión o autorización y que se destine a campos de fondeo se valorará con arreglo a lo establecido en el presente apartado 2, aplicándole un coeficiente adicional de 0,06.

3. Ocupación de terrenos o agua en las que se proyecte la transformación de las mismas de tierra a agua o viceversa, mediante ejecución de obras: se valorarán con arreglo a lo establecido en los apartados 1 y 2 aquellos terrenos o espacios situados más a tierra de la línea de bajamar viva equinoccial que, mediante las obras previstas en el proyecto aprobado, pasen a ser parte de la lámina de agua en concesión. El coeficiente de utilidad indicado será 1 y el coeficiente de profundidad se obtendrá de lo previsto en el proyecto aprobado.

Asimismo, se valorarán con arreglo a lo establecido en los apartados 1 y 2 las aguas entregadas y que mediante obras de relleno previstas en el proyecto concesional aprobado pasen a ser explanadas, considerándose en este caso aguas no abrigadas.

4. Ocupación de obras e instalaciones: Se computará el 100 % de la anualidad de amortización de las obras, equipos e instalaciones entregadas sin que, en ningún caso, el importe sea inferior al 1,5 % del coste histórico de las obras, equipos e instalaciones entregadas.

5. Cuando la ocupación del dominio público portuario incluya un uso consuntivo del mismo, el valor de este será el de los materiales consumidos a precio de mercado.

6. Cuota para concesiones de superficies de ocupación del dominio público portuario superiores a 1.500 metros cuadrados, que tengan por único objeto:

a) El ejercicio de aquellas actividades a que se refiere el artículo 16.1.e) de esta ley que contribuyan a la integración urbana y territorial de los puertos, a su equilibrio social y económico, a la generación de empleo, al crecimiento de la economía andaluza y a la articulación de las relaciones entre el puerto y el espacio urbano y que por su intensidad, y relevancia en la articulación de las relaciones entre el puerto y el espacio urbano trasciendan las previsiones de los usos auxiliares y complementarios.

b) O el ejercicio de la actividad habitacional, residencial y hotelera, y sus servicios complementarios, siempre que dichos usos sean autorizados por el Consejo de Ministros conforme a lo previsto en el artículo 25.3 de la Ley 22/1988, de 28 de julio, de Costas.

La cuota de la tasa será el resultado de aplicar a la superficie ocupada, medida en metros cuadrados, la tarifa que corresponda en función de la actividad desarrollada y el mayor o menor espacio ocupado, en relación con el tiempo de ocupación, determinado en días o fracción, conforme a la siguiente tarifa:

Tipo de actividad/superficie ocupada	Euros/m²/día o fracción [1]
Actividades a que se refiere el artículo 16.1.e). Superficie superior a 1.500 m² y hasta 5.000 m².	0,041918
Actividades a que se refiere el artículo 16.1.e). Superficie superior a 5.000 m² y hasta 10.000 m².	0,036328
Actividades a que se refiere el artículo 16.1.e). Superficie superior a 10.000 m² y hasta 20.000 m².	0,027945
Actividades a que se refiere el artículo 16.1.e). Superficie superior a 20.000 m².	0,019562

Tipo de actividad/superficie ocupada	Euros/m²/día o fracción [1]
Habitacional, residencial y hotelero. Superficie superior a 1.500 m² hasta 6.000 m².	0,083835
Habitacional, residencial y hotelero. Superficie superior a 6.000 m² y hasta 10.000 m².	0,055890
Habitacional residencial y hotelero. Superficie superior a 10.000 m².	0,033534

[1] Importes actualizados a 2024.

En las actividades a que se refiere el artículo 16.1.e) de esta ley a desarrollar en superficies de hasta 10.000 m², a los usuarios que desarrollen una actividad complementaria a la principal objeto de la concesión se les incrementará, en toda la superficie, la tarifa antes indicada con un importe de 0,008383 €/m² día o fracción.

En las actividades a que se refiere el artículo 16.1.e) de esta ley y en la habitacional, residencial y hotelera, desarrolladas en los puertos ubicados en la provincia de Málaga, al importe resultante de aplicar la tarifa por el número de m² se le aplicará un recargo adicional del 130 %.

Asimismo, cuando estas concesiones conlleven la ocupación de una edificación ejecutada a cargo de la Administración del Sistema Portuario Andaluz, se computará, además de los importes anteriormente referidos, el 100 % de la anualidad de amortización de los activos inmobiliarios, sin que en ningún caso el importe sea inferior al 1,5 % del coste histórico de los mismos.

7. Vencido el plazo, y hasta tanto se materialice la reversión efectiva de los bienes ocupados, se reputará vigente el título ocupacional con todas las obligaciones que el mismo supone para el autorizado o concesionario, devengándose en consecuencia la tasa correspondiente, con las actualizaciones que en su caso proceda.

Artículo 64. *Tasa por aprovechamiento especial para la prestación de servicios públicos portuarios o el ejercicio de actividades comerciales o industriales en los puertos.*

I. Hecho imponible.

Constituye el hecho imponible la prestación de servicios públicos portuarios o el ejercicio de actividades comerciales o industriales en los puertos.

En el supuesto de que las anteriores actividades impliquen la ocupación del dominio público portuario, serán exigibles las tasas que procedan por ambos conceptos, distinguiendo entre los conceptos de tasa por ocupación y tasa por actividad o prestación del servicio.

No obstante, se aplicará únicamente lo establecido en el artículo 63 para la tasa por ocupación privativa, en cuanto a obligados tributarios, periodo impositivo, devengo, exigibilidad y cuota, en las concesiones de superficies de ocupación del dominio público portuario superiores a 1.500 metros cuadrados que tengan por único objeto:

a) El ejercicio de actividades comerciales o industriales que contribuyan a la integración urbana y territorial de los puertos, a su equilibrio social y económico, a la generación de empleo, al crecimiento de la economía andaluza y a la articulación de las relaciones entre el puerto y el espacio urbano.

b) O el ejercicio de la actividad habitacional, residencial y hotelera, y sus servicios complementarios, siempre que dichos usos sean autorizados por el Consejo de Ministros conforme a lo previsto en el artículo 25.3 de la Ley 22/1988, de 28 de julio, de Costas.

II. Obligados tributarios.

Será sujeto pasivo de la tasa, a titulo de contribuyente, quien preste el servicio público portuario, ejerza la actividad comercial o industrial en el puerto, o, en su caso, la persona titular de la concesión o autorización de ocupación del dominio, según proceda.

III. Período impositivo, devengo y exigibilidad.

1. El período impositivo coincidirá con el año natural, salvo en los siguientes supuestos:

a) Cuando el aprovechamiento especial tenga un plazo inferior al año, el período impositivo coincidirá con el determinado en el título habilitante.

b) Cuando, siendo el plazo del aprovechamiento especial superior al año, el inicio o el cese de la actividad o prestación del servicio sea en días diferentes del 1 de enero o 31 de diciembre, respectivamente, el período impositivo coincidirá con la duración del período de actividad o prestación del servicio durante ese año.

2. La tasa se devengará el día 1 de enero de cada ejercicio, con las siguientes excepciones:

a) El año de inicio de la actividad, la tasa se devengará en la fecha en que se inicia la misma, o, en el caso de actividades que impliquen la ocupación del dominio público portuario, en el momento en que se cumpla el plazo máximo para el inicio de la actividad establecido en el título que ampare la prestación del servicio público o el ejercicio de la actividad industrial o comercial.

b) En el supuesto de que por ejecución de obras u otras causas justificadas se produjese una demora en el inicio de la actividad, el devengo de la tasa no se producirá hasta el momento en que se inicie la misma.

3. Los elementos de cuantificación de la cuota serán los regulados en la normativa vigente en la fecha del devengo, conforme a lo dispuesto en los números 1 y 2 anteriores del presente apartado III.

4. La tasa será exigible de conformidad con lo establecido en las cláusulas del título habilitante, sin que se pueda establecer un plazo de liquidación superior a un año. En el supuesto de que la tasa sea exigible por adelantado, su cuantía se calculará, para el primer ejercicio, sobre las estimaciones efectuadas en relación con el volumen del tráfico o de negocio, y, en los ejercicios sucesivos, sobre los datos del año anterior, procediéndose a la regularización de la misma al final del ejercicio en curso.

5. La cuota correspondiente al primer período impositivo se fijará en el momento de otorgamiento de la autorización por la Agencia y deberá figurar necesariamente en las condiciones de la licencia de actividad o, en su defecto, de la concesión u ocupación privativa del dominio público, sin perjuicio de las actualizaciones anuales y, en su caso, revisiones que se efectúen, de conformidad con lo dispuesto en la Ley.

IV. Base imponible y cuota.

1. La base imponible de esta tasa se define como el volumen de facturación de la actividad o servicio gravado, tomando como referencia el que resulte de las cuentas anuales correspondientes al último ejercicio cuyos plazos de aprobación y de depósito en el Registro Mercantil hayan vencido a la fecha del devengo de la tasa.

Para aquellos sujetos pasivos que no estén obligados a formular y depositar cuentas anuales en el Registro Mercantil, la base imponible se determinará a partir de la documentación contable o fiscal equivalente que refleje de manera fidedigna el volumen de facturación del último ejercicio cerrado disponible a la fecha del devengo.

Dicho volumen de facturación será comunicado por el sujeto pasivo ante la Agencia Pública de Puertos de Andalucía mediante declaración responsable dentro de los primeros veinte días naturales del mes de octubre del año siguiente al que se refiera la facturación.

De manera subsidiaria, en los ejercicios en que, por concurrir alguna de las circunstancias previstas en el artículo 53 de la Ley 58/2003, de 17 de diciembre, no se pueda disponer de los datos necesarios para la determinación completa de la base imponible, se aplicará el método de estimación indirecta, en los términos de dicho artículo.

A tal efecto, se tomarán como referencia los datos correspondientes a una explotación normal de la actividad objeto del título administrativo, para lo cual se utilizará la información obrante en la Administración Portuaria de ejercicios anteriores, la facturación estimada que conste en el estudio económico presentado para el otorgamiento del título administrativo o cualquier otro medio previsto en el artículo 53.2 de la Ley 58/2003, de 17 de diciembre.

En aquellos supuestos en los que la entidad concesionaria, autorizada o titular de la licencia de actividad desarrolle actividades distintas de las comprendidas en el objeto del título administrativo y aporte los datos desglosados, se computarán únicamente los ingresos imputables a dicho título que se integren en los ingresos de explotación.

Respecto de las entidades sin fines lucrativos, los ingresos correspondientes a cuotas, participaciones, aportaciones dinerarias o conceptos análogos, debidamente periodificados, efectuados por los socios, asociados, comuneros, participantes o análogos, se considerarán como imputables a los efectos de determinar el volumen de facturación.

Todo ello, sin perjuicio de los procedimientos de gestión o inspección tributaria que puedan iniciarse para la comprobación o verificación de la información declarada, conforme a lo previsto en la Ley 58/2003, de 17 de diciembre, y su normativa de desarrollo.

La omisión o aportación de forma defectuosa de la declaración responsable a la que se refiere el presente apartado o de la información o documentación sobre facturación requerida durante el desarrollo de un procedimiento de gestión o inspección tributaria podrá constituir infracción leve o grave, según las circunstancias, tipificada en los artículos 78.l) y 79.2.h) de esta ley.

2. La cuota se determinará aplicando a la base imponible un porcentaje, que oscilará entre el 0,5% y el 4,5%, en función del interés portuario y de su influencia en la consolidación y captación de nuevos tráficos, así como del nivel de inversión privada.

A tal efecto, se fijan los siguientes porcentajes de las distintas actividades y servicios, aplicando mayores porcentajes a las actividades y servicios menos relacionados de forma directa con la actividad portuaria, conforme a la siguiente clasificación y graduación:

	Porcentaje
Directamente incluidos dentro del sector pesquero extractivo y de comercialización en primera venta de productos frescos de la pesca.	0,5
Auxiliares de servicio directo al sector pesquero extractivo.	1
Vinculadas al sector pesquero no extractivo (de servicios, industriales o comercialización excluida la primera venta).	2
Actividades industriales y de servicio directo a embarcaciones comerciales y de recreo.	3,5
Actividades complementarias no esencialmente portuarias (comerciales, de servicios, industrial no vinculadas a embarcaciones y otras).	4,5

Si en el ejercicio de la actividad concesional se desarrollaran más de una de las actividades descritas en la tabla anterior, constituirá el tipo de gravamen a aplicar el resultado de la ponderación de los tipos de gravamen establecidos, en atención a la participación relativa de cada actividad en el conjunto por la facturación o por la superficie. Si no fuera posible determinar tal participación de cada actividad, se considerará que lo hacen en igual presencia, aplicando la media de la suma de los porcentajes aplicables.

3. Para garantizar la adecuada explotación del dominio público portuario se establece una cuantía mínima que será la mayor resultante, en el caso concreto, de la aplicación de los siguientes instrumentos de cálculo:

3.a) La cantidad resultante de aplicar los porcentajes que correspondan según la actividad que soportan, de acuerdo con la tabla del apartado 1 de la cuota de esta tasa, a un volumen de facturación de 75 euros anuales por metro cuadrado de:

a) Agua neta determinada como el total de la superficie de lámina de agua prevista para atraque de embarcaciones afectada por el coeficiente 0,7.

b) Suelo destinado a área de movimiento de las edificaciones o exclusivizado mediante cerramientos.

c) Aparcamientos, considerando como tal la superficie destinada a tal fin, a la que se sumará la superficie del viario para el acceso a las plazas desde el viario general cuando dicho acceso sea restringido.

d) La mitad de la superficie de las explanadas destinadas a estancia en seco o invernada y al movimiento de embarcaciones para su izado o botado, no incluyéndose los edificios ni el resto de superficies cubiertas.

3.b) La cantidad resultante de aplicar los porcentajes que se relacionan en la siguiente tabla al valor de las obras, instalaciones y equipos concesionados o autorizados, excepto en las concesiones otorgadas al sector pesquero.

Cuando un título administrativo tenga por objeto más de una actividad afectada con un coeficiente diferente de la tabla que a continuación se detalla, se ponderará el porcentaje en función de la superficie de las diferentes actividades realizadas por el concesionario o autorizado.

	Porcentaje
Actividades auxiliares de sector pesquero y servicio directo al mismo.	0,25
Actividades industriales y de servicio a embarcaciones comerciales y de recreo.	0,75
Actividades complementarias y no portuarias.	1,5

4. Para aquellas actividades de carácter esporádico en las que prime la intensidad del uso sobre la explotación, tales como eventos, grabaciones, rodajes, ferias y otros, mediante Orden de la persona titular de la Consejería competente en materia de puertos, se establecerán, en función de los distintos supuestos de la actividad a desarrollar, la cuantía mínima a efectos de aplicación de la tasa.

5. Vencido el plazo, y hasta tanto se materialice la reversión efectiva de los bienes ocupados, se reputará vigente el título ocupacional con todas las obligaciones que el mismo supone para el autorizado o concesionario, devengándose en consecuencia la tasa correspondiente, con las actualizaciones que en su caso proceda.

Artículo 65. *Bonificaciones en tasas por ocupación privativa o aprovechamiento especial.*

La Administración aplicará bonificaciones en las tasas reguladas en el presente Capítulo en los siguientes supuestos:

a) Cuando los sujetos pasivos realicen inversiones en obras de relleno, consolidación o mejora de terrenos. La cuantía de la bonificación se determinará en función de la inversión realizada por el sujeto pasivo y la superficie total de suelo resultante integrado en la concesión otorgada, estableciéndose en función de la relación entre la inversión unitaria y el valor del terreno según la siguiente escala:

R = Is/Vs * 100	Bonificación (%)
10 > R ≥ 0	5
20 > R ≥ 10	15
30 > R ≥ 20	25
40 > R ≥ 30	35
50 > R ≥ 40	45
R ≥ 50	50

Donde:

- Is = Inversión unitaria (€/m²) actualizada al momento en que se realice la determinación de la tasa. Sólo se tomarán las Inversiones aprobadas por la Administración Portuaria.

Para su cálculo se dividirá el importe del coste de inversión de las obras, por la superficie total de suelo resultante integrado en la concesión otorgada.

- Vs = Valor del suelo del Puerto en el momento de la determinación de acuerdo con la categoría en la que esté incluido.

- R = Relación entre la inversión en obras de relleno, consolidación o mejora de terrenos y el valor de los terrenos (%).

La referida bonificación se aplicará a la cuantía de la tasa por ocupación privativa, correspondiente al apartado de ocupación de terrenos y no podrá exceder del 50% de la cuantía correspondiente al mismo.

b) Cuando la persona titular de la concesión o autorización sea algún órgano de las Administraciones públicas y el objeto de las mismas sean actividades de interés cultural o social, incluyendo las encaminadas al desarrollo, la investigación o la diversificación del sector pesquero. El importe de la bonificación será del 50% de la cuantía del sumando de la tasa correspondiente a la ocupación de los terrenos, siempre que las actividades no estén subvencionadas por fondos públicos.

c) Cuando la persona titular de la concesión de una terminal de manipulación de mercancías acredite la implantación de un sistema de gestión y auditoría medioambiental debidamente validado.

La cuantía de la bonificación se determinará de conformidad con la siguiente escala, que atiende a las inversiones realizadas y a las medidas de mejora de la protección ambiental establecidas:

Inversión (€ *106)	Bonificación
Menor de 50	5%
De 50 hasta 75	4%
De 75 hasta 100	3,25%
Mayor o igual a 100	2,5%

La bonificación que resulte no podrá exceder del 5% de la cuantía del sumando de la tasa correspondiente a la ocupación de los terrenos o, en su caso, de las aguas del puerto.

d) Cuando la persona titular de la concesión o autorización sea una entidad perteneciente al sector pesquero y el objeto de las mismas sea la explotación de lonjas o fábricas de hielo, podrá aplicarse una bonificación de hasta el 75% de la cuantía del sumando de la tasa por ocupación privativa, en función de las circunstancias socioeconómicas que concurran.

Dicha bonificación se aplicará en función de los volúmenes de ventas frescas que se registren en las lonjas.

Cuando el importe de la tasa por ocupación privativa represente un porcentaje superior al 15% con respecto al volumen de ingresos previstos para el concesionario, estimado en un 3,5% del total de la venta fresca en lonja, se aplicará una bonificación del 75%.

Cuando el importe de la tasa por ocupación privativa represente entre el 10 y el 15%, se aplicará una bonificación del 65%.

Cuando el importe de la tasa por ocupación privativa represente entre el 5 y el 10%, se aplicará una bonificación del 55%.

e) Cuando parte de la flota pesquera base de un puerto se encuentre en inactividad forzosa por parada biológica o vedas costeras, certificada por la Consejería competente en materia de pesca, podrá aplicarse durante el período en que concurra tal circunstancia, una bonificación del 95% de la cuantía de las tasas por ocupación privativa y aprovechamiento especial devengadas en el título habilitante para la explotación de la lonja del puerto, siempre que tal circunstancia provoque que la venta mensual total en dicha lonja sufra una disminución superior al 20% del volumen medio mensual de venta de pesca fresca registrado el año anterior y que la persona titular de la concesión o autorización sea una entidad perteneciente al sector pesquero.

f) En supuestos excepcionales, y por razones de interés general, se podrá bonificar transitoriamente la tasa por aprovechamiento especial devengada por licencias de prestación de servicios portuarios con problemas de equilibrio económico, con sometimiento a los siguientes requisitos:

– Solicitud de la persona titular de la licencia, detallando las razones del citado desequilibrio económico, acompañada de estudio económico que justifique la viabilidad técnica y económica de la explotación del servicio, del resultado de la bonificación interesada, y demás actuaciones que se comprometan, así como de las cuentas de los tres ejercicios precedentes.

– Informe técnico de la Agencia valorando favorablemente la solicitud cursada, con especial referencia al interés general en la continuidad del servicio, la falta de personas prestadoras alternativas en caso de no continuidad, garantías ofrecidas sobre condiciones de transparencia económica de la actividad y el análisis del estudio de viabilidad presentado, junto a las cuentas que se acompañen.

En ningún caso la bonificación aplicada excederá del treinta por ciento, siendo su período máximo de vigencia tres años, sin que dicho período exceda de la cuarta parte del total del título.

g) Cuando el sujeto pasivo sea una asociación o entidad deportiva sin ánimo de lucro y el objeto de su título sea la gestión de atraques para la prestación de los servicios portuarios a embarcaciones deportivas o de recreo, se aplicará una bonificación del 35 por ciento de la cuota correspondiente a la tasa de ocupación privativa asociada a los espacios terrestres, los de agua y a las obras e instalaciones, destinados exclusivamente a la realización de actividades náuticas, a cuyo efecto se incluirá en cada título un plano en el que se determinen la superficie, obras e instalaciones dedicadas a dicha finalidad y siempre que se destine, al menos, un 65 por ciento de los atraques disponibles a embarcaciones con eslora

inferior o igual a doce metros y se presente y ejecute un programa anual de actividades náuticas abiertas al público en general, sean o no miembros de la entidad, que suponga un gasto mínimo equivalente al importe objeto de bonificación.

Cada entidad o asociación deberá presentar antes del 15 de septiembre el programa anual de actividades del año siguiente. La Agencia procederá a su aprobación en el plazo de tres meses siempre que dicho programa cumpla los requisitos establecidos en el primer párrafo de este apartado g).

A estos efectos, dicho programa deberá incluir un estudio económico de las actividades a realizar y la descripción de los espacios en los que se desarrollarán las mismas.

En el último trimestre de cada año, la Agencia comprobará el cumplimiento de los requisitos y condiciones para la aplicación de la bonificación, y en caso de que proceda, la bonificación se calculará sobre la cuota del ejercicio en el que se cumplan los requisitos y será de aplicación a la cuota del ejercicio siguiente.

Artículo 65 bis. *Procedimiento de determinación de las tasas por ocupación privativa o aprovechamiento especial.*

1. El importe de las tasas por ocupación privativa o aprovechamiento especial se determinará al otorgamiento de la autorización, concesión administrativa o licencia, o la adjudicación de contrato de concesión de explotación, y a su modificación sustancial, sin perjuicio de su posterior actualización y, en su caso, revisión de conformidad con lo previsto en esta Ley y normas de desarrollo.

En los supuestos de modificación no sustancial, se recalculará dicho importe cuando afecte a los elementos determinantes de la cuota, aplicando las determinaciones fijadas antes de esta modificación.

2. En los procedimientos de revisión de las tasas, se dará audiencia a la persona titular de la concesión o licencia sobre la cuota resultante, los elementos determinantes de la obligación tributaria y su motivación, por un plazo no inferior a un mes.

Transcurrido el plazo indicado, se emitirá el correspondiente informe de determinación de las tasas que se notificará junto con la primera liquidación que se emita tras la revisión, limitándose las siguientes liquidaciones a hacer expresa referencia al mismo, sin perjuicio de expresar los datos de la actualización que corresponda, bonificaciones vinculadas al periodo de devengo, o cualquier otra circunstancia que, no encontrándose en aquel informe, afecte a la cuota tributaria.

El plazo máximo para la tramitación del procedimiento de revisión será de ocho meses, computado desde el acuerdo de inicio. Transcurrido dicho plazo, el procedimiento se considerará caducado, no pudiendo volver a iniciarse un nuevo procedimiento de revisión hasta el ejercicio siguiente.

TÍTULO V

Puertos y medio ambiente

Artículo 66. *Desarrollo sostenible.*

La programación y construcción de nuevos puertos, así como la ampliación de los existentes, se realizará conforme a los principios de protección del dominio público marítimo-terrestre, desarrollo sostenible, equilibrio territorial e integración con el entorno, equilibrio de la oferta portuaria en la línea de costa y rentabilidad económica y social.

Artículo 67. *Zonas de exclusión.*

1. La planificación territorial determinará, en su caso, las zonas de exclusión a efectos de las intervenciones reguladas en la presente ley, los niveles de protección y las prescripciones que deberán incorporar las iniciativas, con objeto de asegurar:

a) El uso racional de los recursos naturales.
b) La debida conservación de los ecosistemas costeros.
c) La integración de las obras e instalaciones en el medio físico.

d) La armonización del paisaje.
e) La protección del patrimonio histórico.
f) La compatibilidad con los sistemas generales y demás determinaciones urbanísticas.

Artículo 68. *Vertidos.*

1. En el dominio público portuario se prohíbe cualquier tipo de vertido o emisión contaminante sea cual sea su procedencia, arrojar tierras, escombros, basuras, restos de la pesca, cascotes o cualquier otro material y, asimismo, los productos resultantes de la limpieza de las sentinas de los buques y otras embarcaciones.

Quienes realizaran, aun accidentalmente, los referidos vertidos prohibidos serán responsables de cuantos costes resulten de la plena regeneración de las aguas, además de las sanciones que procedieran.

2. No tendrán la consideración de vertidos las obras de relleno con materiales de origen terrestre o marítimo para la modificación o ampliación de puertos. En caso de vertidos de materiales no autorizados, la Agencia ordenará a quienes resulten responsables la recogida y limpieza de las aguas. En caso de incumplimiento, la Administración procederá a la ejecución subsidiaria a cargo de las personas responsables.

3. La Agencia colaborará con las Administracionescompetentes en la prevención y control de las emergencias por contaminación accidental en la zona de servicio de los puertos que gestionen.

Artículo 69. *Obligaciones de la persona concesionaria en relación con el medio ambiente.*

1. La persona concesionaria ejecutará, a su cargo,las medidas protectoras y correctoras establecidas en el correspondiente instrumento de prevención y control ambiental y aplicará el programa de vigilancia ambiental definido en el mismo, integrándose tanto las medidas citadas como el plan de vigilancia ambiental en las condiciones de la concesión. La vigilancia del cumplimiento de las condiciones ambientales establecidas en el instrumento de prevención y control ambiental por parte de la persona concesionaria será llevada a cabo por el organismo que establezca la normativa vigente, sin perjuicio de las funciones que corresponden a la Consejería competente en materia de puertos, para lo cual la persona concesionaria suministrará la información necesaria.

2. La persona concesionaria establecerá y mantendrá a su cargo las instalaciones y maquinaria necesarias para asegurar la calidad de las aguas marítimas en el interior del recinto portuario, de acuerdo con las prescripciones del pliego de condiciones y la legislación sectorial aplicable en materia de protección del medio ambiente. A estos efectos, la persona concesionaria debe permitir la práctica de los controles y las inspecciones que realice el órgano administrativo competente y colaborar en ello, estando obligada a aplicar a su cargo las medidas correctoras que a consecuencia de las actuaciones mencionadas se señalen como necesarias.

Artículo 70. *Recepción de residuos.*

Las instalaciones situadas dentro de la zona de servicio portuario y, especialmente, las que utilicen sustancias petrolíferas, químicas y petroquímicas o combustibles líquidos, cualquiera que sea su actividad, así como los astilleros y las instalaciones de reparación naval, dispondrán de instalaciones para la recepción y el tratamiento de residuos de esta naturaleza y para la limpieza de aceites, grasas y otros productos contaminantes. Además, dispondrán de los medios suficientes para prevenir y combatir los vertidos.

Artículo 71. *Obras de dragado.*

1. Las obras de dragado en el dominio público portuario requieren autorización de la Agencia. Se requerirá informe vinculante de la Administración del Estado en los supuestos en que las obras proyectadas puedan afectar a la seguridad de la navegación, a los canales de acceso a la zona de servicio portuario, o en la determinación de las zonas de anclaje o de maniobra.

2. El proyecto de obras de dragado contendrá los estudios técnicos y de análisis de su incidencia sobre el medio ambiente que le sean exigibles según el instrumento de

prevención y control ambiental al que esté sometido en aplicación de la normativa vigente. En dicho análisis se deberá prestar especial atención a la evaluación de los efectos sobre la sedimentología y la dinámica litoral, los hábitats y especies marinas y submarinas y la posible localización de restos arqueológicos. Quedan exentos de lo anterior, salvo el estudio arqueológico si se profundiza a cotas inferiores a las alcanzadas con anterioridad, los dragados de reposición de calados nominales en el interior de los puertos, sin perjuicio de la legislación ambiental.

3. El proyecto, junto con los estudios mencionados, se remitirá a las Consejerías competentes en materia de medio ambiente, de pesca y de cultura, para que emitan informe y cumplan los trámites previstos en la normativa de aplicación.

4. Sin perjuicio de lo establecido en la legislación ambiental que resulte de aplicación, para la modificación o ampliación de puertos podrán realizarse obras de dragado y de relleno con materiales de origen terrestre o marítimo que por su naturaleza, disposición final o aislamiento protector no den origen a procesos de contaminación.

TÍTULO VI

Policía portuaria y régimen sancionador

CAPÍTULO I

Policía portuaria

Artículo 72. *Inspección y vigilancia.*

1. Sin perjuicio de las competencias de otras Consejerías y Administraciones Públicas, se atribuye a la administración del Sistema Portuario la potestad de inspección y de vigilancia necesaria para garantizar el cumplimiento de esta ley, con relación a los servicios, operaciones, ocupaciones y actividades en general, que se desarrollen en los puertos, cualquiera que sea el régimen de uso del espacio portuario o la forma de prestación de los servicios.

2. El personal de la Agencia Pública de Puertos de Andalucía, encargado de la inspección y vigilancia, tiene la consideración de agente de la autoridad en el ejercicio de sus funciones y los hechos constatados que se formalicen en un documento público tienen valor probatorio, en los términos establecidos por la legislación sobre procedimiento administrativo común.

3. La potestad de inspección y vigilancia comprende,entre otras, las facultades siguientes:

a) Acceso a las obras, construcciones e instalacionesubicadas en el recinto portuario, y el resto de los servicios, aunque sean prestados en régimen de gestión indirecta, así como a los terrenos de propiedad privada donde deban hacerse las comprobaciones y actuaciones correspondientes, sin perjuicio de la obtención de autorización judicial para la entrada en domicilio de no haber consentimiento del titular.

b) Acceder a la documentación necesaria para elejercicio de la función inspectora, con la posibilidad de requerir, a este efecto, los informes, documentos y antecedentes que se estimen pertinentes.

c) Proceder a la práctica de cualquier diligencia de investigación, examen o prueba que sea necesaria para la comprobación del cumplimiento de la normativa aplicable.

d) Formular denuncias, realizar informes, levantarlas actas de inspección que se formulen en materia portuaria, pudiendo proponerse en ellas la adopción de medidas cautelares.

e) Requerir, en el ejercicio de sus funciones, el auxilio de los Cuerpos y Fuerzas de Seguridad.

4. Las personas concesionarias están obligadas a desarrollar labores de vigilancia, adoptando las medidas oportunas para la prevención de infracciones y presentando de forma inmediata denuncia de producirse aquellas. Asimismo prestará a la Administración portuaria asistencia en el ejercicio de la potestad de inspección.

Artículo 73. *Abandono de barcos, vehículos y otros enseres.*

1. La Agencia podrá adoptar las medidas necesarias para garantizar el tráfico portuario y la disponibilidad de los espacios portuarios, atraques y puntos de amarre. A tales efectos, podrá adoptar la declaración de situación de abandono de un barco, lo que permitirá su traslado, varada, fondeo o tratamiento como residuo.

2. La adopción del citado acuerdo exige, con carácter previo, la audiencia al titular, armador o consignatario, y, en el caso de que no fuera esta posible, su publicación en el «Boletín Oficial de la Junta de Andalucía», tramitándose el correspondiente procedimiento.

En las situaciones que requieran urgente intervención por requerirlo el tráfico portuario y la navegabilidad, como los supuestos en los que el fondeo o localización de un barco en aguas portuarias obstaculizara el acceso al canal de navegación o impidiera el paso de la bocana del puerto, la Agencia podrá adoptar las medidas provisionales de emergencia que sean necesarias.

3. A los efectos de esta ley se consideran abandonados:

a) Los barcos que permanezcan atracados, amarrados o fondeados en el mismo lugar dentro del puerto, durante más de seis meses consecutivos, sin actividad apreciable exteriormente, cuando no se hubieran abonado las tasas o tarifas correspondientes a dichos períodos.

b) Los barcos que no tengan matrícula o los datos suficientes para la identificación de la persona titular o consignataria de los mismos, que se encuentren en el puerto sin autorización.

4. Corresponde a la Agencia la propiedad de los buques que hayan sido declarados en situación de abandono de acuerdo con esta ley.

5. La Agencia, sin perjuicio de las competencias municipales, podrá declarar en abandono los vehículos, maquinaria y enseres en general, en el ámbito del dominio público portuario, siempre que permanezcan por un período superior a un mes en el mismo lugar y presenten desperfectos que permitan presumir racionalmente la situación de abandono.

Artículo 74. *Medidas para garantizar la seguridad en los espacios portuarios.*

1. La Agencia podrá prohibir o limitar el tránsito depersonas y vehículos en los espacios portuarios por razones de seguridad, al objeto de impedir accidentes, preservar el dominio público portuario o las embarcaciones.

2. Dichas limitaciones se regularán en los Planes de Usos de los Espacios Portuarios, títulos concesionales, o mediante resolución específica al respecto de la Agencia.

3. Para el otorgamiento de licencias de actividad o de títulos de ocupación, ya sea por autorización, concesión o a través del contrato de atraque, la Agencia podrá exigir la contratación de pólizas de seguros de responsabilidad civil y/o de daños para la correspondiente cobertura de riesgos que garanticen las responsabilidades derivadas de las lesiones, daños, y averías que ocasionen al dominio público portuario o a su personal o a terceros, como consecuencia del ejercicio de la actividad autorizada o de la utilización de obras e instalaciones portuarias. Asimismo, podrá denegar la prestación de servicios portuarios, rescindir los contratos formalizados para prestación de los mismos, o las licencias para el desarrollo de actividades comerciales o industriales, o resolver por caducidad la correspondiente autorización o concesión, de no acreditarse la vigencia de dichas pólizas de seguros.

4. La Agencia, cuando una embarcación presente peligro de hundimiento en el puerto, si, requerido el titular, armador o consignatario para que abandone el puerto o repare el barco, este no lo hace, podrá trasladarlo o proceder a su hundimiento, a costa de aquel, en donde no perjudique la actividad portuaria, la navegación o la pesca.

En los supuestos de hundimiento de buques en las aguas del puerto, la Agencia indicará a sus titulares, armadores o a las compañías aseguradoras dónde deben situar sus restos o el buque una vez reflotado, dentro del plazo que al efecto determine, así como las garantías o medidas de seguridad a tomar para evitar un nuevo hundimiento.

Si incumplieran los acuerdos de la Agencia, esta podrá utilizar para el rescate del buque hundido los medios de ejecución forzosa previstos en el ordenamiento jurídico.

5. Las operaciones y actividades productivas que se desarrollen en el puerto se programarán y ejecutarán con sujeción a lo dispuesto en la normativa en materia de prevención de riesgos laborales.

Artículo 75. *Medidas para garantizar el cobro de los ingresos.*

1. El impago reiterado de las tasas por la prestaciónde los servicios portuarios faculta a la Agencia a suspender temporalmente la prestación del servicio a las personas deudoras. Se considerará impago reiterado el impago de tres liquidaciones consecutivas o cinco alternas en un período de dos años.

2. En los supuestos de personas, físicas o jurídicas con deudas pendientes con la Agencia o que no acrediten domicilio en España, la Agencia podrá exigir la constitución de garantías o el pago anticipado, en los términos que se establezcan reglamentariamente, con objeto de garantizar el cobro del importe de las tasas, pudiendo ser causa de denegación de la prestación requerida el no atender el requerimiento al respecto.

3. En los casos de afección del servicio portuario a un bien concreto, embarcaciones, mercancías, vehículos o cualquier objeto, la Agencia podrá condicionar su prestación a la debida identificación de la persona titular, mediante matrícula o instrumento análogo, en la forma que por la propia Agencia se determine, así como en caso de no estar previsto su pago anticipado, a la constitución de garantía, estando facultada para retener, con devengo de las tasas que correspondan por ocupación u otros conceptos, el bien, sin autorizar la salida, hasta el pago íntegro de la deuda.

Artículo 76. *Prerrogativas de la Administración.*

1. La administración del Sistema Portuario de Andalucía dispondrá de las prerrogativas necesarias para adoptar las medidas que garanticen el interés común en orden a la óptima gestión del puerto. En tal sentido, la contratación del servicio, incluso previo abono de su correspondiente tarifa, no impedirá que la Administración pueda motivadamente suspender o cancelar la prestación del mismo y, en consecuencia, ordenar retirar o trasladar la mercancía o elemento, desatracar la embarcación, cambiar de lugar de amarre o fondeo o, incluso, abandonar el puerto si así fuera ordenado por la administración del Sistema Portuario de Andalucía. En estos supuestos se tendrá derecho a la devolución del importe de los servicios abonados por adelantado.

2. La administración del Sistema Portuario de Andalucía, con independencia de la tramitación de expediente sancionador, podrá ordenar la paralización inmediata de las obras, el precinto de las instalaciones, y la suspensión de los usos y de las actividades que no dispongan del título administrativo correspondiente o que no se ajusten a las condiciones del título otorgado.

3. La Agencia podrá proceder a la inmovilización decualquier embarcación, vehículo, mercancía o cualquier objeto que se encuentre en el puerto sin autorización o en lugar distinto al autorizado, así como a su traslado al lugar del recinto portuario que se estime conveniente, sin perjuicio del devengo de la tasa que corresponda y del correspondiente procedimiento sancionador, si procediera.

Dicha inmovilización se mantendrá en los supuestos de transmisión del bien, que quedará en todo caso afecto a la deuda resultante de la estancia en el puerto.

CAPÍTULO II

Régimen sancionador

Sección 1.ª Infracciones

Artículo 77. *Concepto y clasificación de las infracciones.*

1. Son infracciones administrativas en materia depuertos competencia de la Comunidad Autónoma de Andalucía las acciones u omisiones tipificadas y sancionadas por la presente ley.

2. Las infracciones se clasifican en leves, graves ymuy graves.

Artículo 78. *Infracciones leves.*

Son infracciones leves las acciones u omisiones que, no teniendo la consideración de infracción grave o muy grave, estén tipificadas en alguno de los apartados siguientes:

a) El incumplimiento de las obligaciones contenidas en el reglamento que corresponda y de las prescripciones para cada servicio dictadas por la Agencia, así como de las medidas adoptadas en uso de sus potestades de policía portuaria de conformidad con esta ley.

b) La realización de operaciones marítimas con peligro para las obras, las instalaciones, los equipos portuarios, los barcos o las personas, o sin adoptar las medidas de seguridad establecidas.

c) La ocupación del dominio público portuario sin elcorrespondiente título habilitante o el incumplimiento de las condiciones del otorgado, siempre que no se obstaculice el desarrollo normal de las actividades portuarias.

d) La realización de obras o instalaciones sin elcorrespondiente título habilitante o el incumplimiento de las condiciones del otorgado, siempre que no se obstaculice el desarrollo normal de las actividades portuarias y el valor de la obra ejecutada sea inferior a 100.000 euros, en los supuestos en que se atiendan en el plazo otorgado los requerimientos de paralización.

e) La pesca en las aguas interiores del puerto.

f) El baño en las aguas interiores del puerto.

g) El desembarco irregular de la pesca, el transportede la misma sin la preceptiva autorización, o el ejercicio de actividad comercial o industrial sin la correspondiente licencia.

h) Cualquier actuación u omisión que cause daño o menoscabo a los bienes del dominio público portuario, o a su uso o explotación, siempre que no se obstaculice el desarrollo normal de las actividades portuarias.

i) El vertido no autorizado procedente de barcos o artefactos flotantes de productos sólidos, líquidos o gaseosos en las aguas portuarias, cuando no constituya infracción grave o muy grave.

j) La cesión de derechos sobre los elementos portuarios sin cumplir los requisitos establecidos en esta ley.

k) La obstrucción a las actuaciones de inspección o vigilancia que no deba ser calificada como grave.

l) La omisión o aportación de forma defectuosa, intencionada o por negligencia inexcusable de la información que se tenga que suministrar a la Administración portuaria en virtud de disposición legal o reglamentaria.

Artículo 79. *Infracciones graves.*

1. Son infracciones graves las acciones u omisiones tipificadas como infracciones leves en las letras a), b), f), h), i), k), y l) del artículo 78 cuando concurra alguna de las siguientes circunstancias:

a) Provoquen lesiones a las personas que puedanmotivar su baja por incapacidad laboral no superior a siete días o, aun no dando lugar a lesiones, hayan producido un riesgo grave para la salud o la integridad física de las personas.

b) Provoquen daños o perjuicios superiores a 6.000 euros e inferiores a 60.000 o impidan parcialmente el normal funcionamiento de las instalaciones durante más de veinticuatro horas.

2. Además, constituyen infracciones graves:

a) La ocupación del dominio público portuario sin elcorrespondiente título habilitante o el incumplimiento de las condiciones del otorgado, cuando se obstaculice el desarrollo normal de las actividades portuarias, siempre que se haya atendido el requerimiento expreso de la Agencia para la cesación de la conducta abusiva. Todo ello sin perjuicio de la revocación del título si procediese.

b) La realización de obras o instalaciones, sin el correspondiente título habilitante o el incumplimiento de las condiciones del otorgado, cuando se obstaculice el desarrollo normal de las actividades portuarias, o el valor de la obra ejecutada sea igual o superior a 100.000 euros e inferior a 300.000, siempre que se haya atendido el requerimiento expreso de la

Agencia para la cesación de la conducta abusiva. Todo ello sin perjuicio de la revocación del título si procediese.

c) La realización de obras o instalaciones, sin el correspondiente título habilitante o el incumplimiento de las condiciones del otorgado, cuando, siendo el valor de la obra ejecutada inferior a 100.000 euros, se haya desatendido el requerimiento expreso de la Agencia para la cesación de la conducta abusiva. Todo ello sin perjuicio de la revocación del título si procediese.

d) El falseamiento de cualquier información aportada a la Administración portuaria en cumplimiento de una obligación legal o a requerimiento de esta.

e) El incumplimiento de la normativa establecidapara las operaciones de estiba o desestiba en su legislación específica.

f) El vertido no autorizado procedente de barcos oartefactos flotantes de productos sólidos, líquidos o gaseosos en las aguas portuarias, cuando supongan un riesgo grave a la salud de las personas o al medio ambiente.

g) La obstrucción a las actuaciones de inspección o vigilancia que impida el ejercicio de las funciones que legal o reglamentariamente tenga atribuidas la Agencia.

h) La omisión o aportación de forma defectuosa, intencionada o por negligencia inexcusable de la información que se tenga que suministrar a la Administración portuaria en virtud de disposición legal o reglamentaria, cuando se haya desatendido el requerimiento de la Administración.

Artículo 80. *Infracciones muy graves.*

1. Son infracciones muy graves las acciones u omisiones tipificadas como infracciones leves siempre que concurra alguna de las siguientes circunstancias:

a) Provoquen lesiones a las personas que puedanmotivar su baja por incapacidad laboral superior a siete días o, aun no dando lugar a lesiones, hayan producido un riesgo muy grave para la salud o la integridad física de las personas.

b) Provoquen daños o perjuicios que sean iguales o superiores a 60.000 euros o impidan totalmente el normal funcionamiento de los bienes o de las instalaciones.

2. Además, constituyen infracciones muy graves:

a) La ocupación del dominio público portuario sin elcorrespondiente titulo habilitante o el incumplimiento de las condiciones del otorgado, cuando se obstaculice el desarrollo normal de las actividades portuarias, siempre que se haya desatendido el requerimiento expreso de la Agencia para la cesación de la conducta abusiva. Todo ello sin perjuicio de la revocación del título si procediese.

b) La realización de obras o instalaciones sin elcorrespondiente título habilitante o el incumplimiento de las condiciones del otorgado, o cuando el valor de la obra ejecutada sea superior a 300.000 euros.

c) La realización de obras o instalaciones, sin el correspondiente título habilitante o el incumplimiento de las condiciones del otorgado, cuando, siendo el valor de la obra ejecutada superior a 100.000 euros e igual o inferior a 300.000 euros, se haya desatendido el requerimiento expreso de la Agencia para la cesación de la conducta abusiva. Todo ello sin perjuicio de la revocación del título si procediese.

d) El vertido no autorizado desde barcos o artefactos flotantes de productos sólidos, líquidos o gaseosos en las aguas portuarias, cuando supongan un riesgo muy grave a la salud de las personas o al medio ambiente.

e) El incumplimiento de las normas e instrucciones sobre la manipulación y almacenamiento en tierra de mercancías peligrosas o la ocultación de estas o de su condición.

Artículo 81. *Prescripción de las infracciones.*

1. El plazo de prescripción de las infracciones será decinco años para las muy graves, tres años para las graves y un año para las leves. El plazo comenzará a contarse desde el día en que la infracción se haya cometido.

2. En los supuestos de infracciones continuadas, el plazo se iniciará desde el momento de cese de las mismas.

3. Aunque haya transcurrido el plazo de prescripción de las infracciones administrativas, podrá exigirse la restitución de las cosas y su reposición a su estado anterior mientras no hayan prescrito las correspondientes acciones civiles, instruyéndose al efecto el correspondiente procedimiento.

Artículo 82. *Responsables de las infracciones.*

1. Son responsables de las infracciones recogidas en esta ley las personas autoras de los hechos u omisiones tipificados, y en particular:

a) En el caso de incumplimiento de las condiciones de un contrato o de un título administrativo, la persona titular de este o tercera cesionaria. En los supuestos de omisiones en la autorización e inscripción de la cesión, la responsabilidad será solidaria entre la persona titular formal del uso y disfrute de la instalación y la autora material.

b) En el supuesto de infracciones relacionadas con las embarcaciones, los titulares, armadores y consignatarios con carácter solidario y, subsidiariamente, los capitanes o patrones.

c) En el caso de obras, instalaciones y actividades sintítulo suficiente, quien promueva la actividad, el empresario o empresaria que la ejecute, quien desempeñe la dirección técnica y la persona cesionaria de derechos de uso sobre elementos portuarios, cuando concurran.

d) En el caso de infracciones por manipulación demercan cías, con carácter solidario, el personal que manipule las mismas y la empresa estibadora responsable de dichas operaciones y, subsidiariamente, el consignatario de las mercancías.

2. Las personas jurídicas son responsables de las infracciones cometidas por sus órganos o agentes.

3. Cuando una infracción sea imputada a una persona jurídica, serán responsables subsidiarios las personas que integren sus órganos rectores o de dirección, siempre que la infracción sea imputable a su conducta dolosa o negligente.

4. En los supuestos de herencias yacentes, comunidades de bienes y demás entidades que, carentes de personalidad jurídica, constituyan una unidad económica o patrimonio separado, serán responsables solidarios las personas copartícipes o cotitulares, en proporción a sus respectivas participaciones.

Sección 2.ª Sanciones

Artículo 83. *Normas generales.*

1. Las acciones u omisiones constitutivas de infracción serán sancionadas según las disposiciones contenidas en esta ley.

2. Las sanciones por la comisión de infracciones se impondrán con independencia de las demás medidas de restauración del orden jurídico previstas en esta ley. En particular, resultará exigible en todo caso la restitución de las cosas y su reposición a su estado anterior.

3. Las sanciones que se impongan a las distintaspersonas responsables de una misma infracción tienen entre sí carácter independiente.

Artículo 84. *Concurrencia de infracciones. Infracciones continuadas.*

1. A la persona responsable de dos o más infracciones tipificadas en esta ley se le impondrán las sanciones correspondientes a cada una de ellas.

2. Lo dispuesto en el apartado anterior no es aplicable en el caso de que un solo hecho constituya dos o más infracciones, o cuando una de ellas sea medio para cometer la otra.

En estos casos se aplicará en su mitad superior la sanción prevista para la infracción más grave, sin que pueda exceder de la que represente la suma de las que correspondería aplicar si se sancionaran separadamente las infracciones. Cuando la sanción así computada exceda de este límite, se sancionarán las infracciones por separado.

3. En los supuestos de infracción continuada, en los que la realización de una pluralidad de acciones u omisiones infringen el mismo o semejantes preceptos administrativos, en ejecución de un plan preconcebido o aprovechando idéntica ocasión, se aplicará también en la mitad superior la sanción prevista para la infracción más grave.

Artículo 85. *Concurrencia de normas. Vinculaciones con el orden penal.*

1. Las sanciones de esta ley no impedirán la imposición de las previstas en otras leyes por los mismos hechos y cuando los intereses públicos protegidos sean distintos.

2. En cualquier momento del procedimiento sancionador en que los órganos instructores estimen que los hechos también pudieran ser constitutivos del ilícito penal, lo comunicarán al Ministerio Fiscal.

En estos supuestos, así como cuando se tenga conocimiento de la sustanciación de actuaciones penales por los mismos hechos, si se estima que existe identidad de sujeto, hecho y fundamento entre la infracción administrativa y la infracción penal que pudiera corresponder, el órgano competente para la resolución del procedimiento acordará la suspensión hasta que recaiga resolución judicial firme.

La sanción penal excluirá la imposición de la sanción administrativa en los casos en que se aprecie identidad de sujeto, hecho y fundamento. De no haberse estimado la existencia de delito o falta, la Administración continuará la tramitación del procedimiento sancionador, teniendo en cuenta los hechos declarados probados en la resolución del órgano judicial competente.

Artículo 86. *Clasificación.*

Las infracciones se sancionarán en los términos siguientes:

a) Las leves, con multa de hasta 60.000 euros.
b) Las graves, con multa de 60.001 a 200.000 euros.
c) Las muy graves, con multa de 200.001 a 1.200.000 euros.

No obstante, las infracciones graves y muy graves establecidas en los artículos 79.2 c) y 80.2 c) serán sancionadas con multas del 50% del valor de las obras e instalaciones ejecutadas, con un importe mínimo, en todo caso, de 3.000 euros.

Artículo 87. *Sanciones accesorias. Comiso del beneficio ilícito.*

1. En los supuestos de infracciones graves o muy graves se podrá acordar, además de la de multa, alguna de las sanciones siguientes:

a) Suspensión del ejercicio de las actividades empresariales o profesionales en la zona de servicio del puerto, durante un plazo de hasta dos años.

b) Inhabilitación para ser titular de autorizaciones,licencias y concesiones administrativas, o de contratos de gestión de servicios, por un plazo de hasta dos años en el caso de infracciones graves, y de dos a cuatro años en el caso de infracciones muy graves.

2. Se podrá imponer también, junto con las sanciones que procedan de conformidad con los artículos anteriores, el comiso del beneficio obtenido con la infracción.

Este beneficio se calculará, cuando no pueda ser determinado exactamente, con criterios estimativos, e incluirá el aumento de ingresos y el ahorro de gastos que haya supuesto directa o indirectamente la infracción, sin descontar las multas ni los gastos o daños dimanantes de la misma.

Artículo 88. *Graduación de las sanciones.*

1. Para determinar el importe de la sanción se atenderá a las circunstancias agravantes y atenuantes establecidas en el artículo 89.

2. Estas circunstancias, agravantes o atenuantes, nose apreciarán en aquellos supuestos en los que esta ley las haya incluido en el tipo infractor o hayan sido tenidas en cuenta para calificar la gravedad de la infracción.

Artículo 89. *Agravantes y atenuantes.*

1. Son circunstancias agravantes:

a) La intencionalidad en la comisión de la infracción.
b) El empleo de violencia o cualquier otro tipo de coacción sobre el funcionario o personal público encargado del cumplimiento de la legalidad, salvo que los hechos sean constitutivos de ilícito penal
c) El aprovechamiento en beneficio propio de una grave necesidad pública o de los particulares perjudicados.
d) La reincidencia. A efectos de la graduación de sanciones, se considera reincidencia la comisión de una infracción de la misma naturaleza antes del plazo establecido para la prescripción de la primera infracción, cuando así haya sido declarado por resolución firme en vía administrativa.
e) El incumplimiento de disposiciones en materia de planificación de emergencias ante la contaminación del litoral.

2. Son circunstancias atenuantes:

a) La ausencia de intención de causar un daño tan grave a los intereses públicos o privados afectados.
b) La reparación voluntaria y espontánea del daño causado.
c) La paralización de las obras o el cese en la actividad o uso, de modo voluntario, antes del inicio del expediente sancionador.

Artículo 90. *Prescripción de las sanciones.*

1. Las sanciones impuestas por infracciones muygraves prescriben a los tres años, las impuestas por infracciones graves a los dos años y las impuestas por infracciones leves al año. El plazo de prescripción de las sanciones se inicia el día siguiente a aquel en que ha adquirido firmeza la resolución que las impone.
2. La iniciación del procedimiento de ejecución conconocimiento de la persona interesada interrumpirá la prescripción, volviendo a transcurrir el plazo si aquel se paraliza durante más de un mes por causa no imputable a la persona infractora.

Sección 3.ª Medidas no sancionadoras

Artículo 91. *Medidas de carácter no sancionador.*

1. Las acciones u omisiones que sean constitutivas de infracción, además de la imposición de las sanciones procedentes, darán lugar a la adopción, en su caso, de las siguientes medidas:

a) Obligación de restituir los bienes y de reponer la situación alterada al estado anterior a la comisión de la infracción.
b) Obligación de indemnizar los daños y los perjuicios causados.
c) Retirada de embarcaciones, vehículos y cualquier clase de objetos con estancia no autorizada o en lugares no permitidos.
d) Caducidad del título administrativo, cuando sea procedente por incumplimiento de sus condiciones.
e) Obligación del pago de la tasa correspondiente alos servicios disfrutados sin autorización, o desobediencia de orden de salida.

2. En el supuesto de que la reparación de un daño sea urgente para garantizar el buen funcionamiento del puerto, la entidad pública o privada encargada de la explotación la llevará a cabo de forma inmediata, siendo los gastos a cargo de quien lo haya causado.
3. En los supuestos de cesión de elementos concesionales, cuando no sea posible determinar el responsable de la realización de las obras o instalaciones no autorizadas, la reparación será a costa de la persona cesionaria en concepto de responsabilidad subsidiaria, sin perjuicio de las acciones de regreso que pudieran corresponder.
4. Si la restitución y la reposición al estado anteriorfuera inviable, las personas responsables de la infracción abonarán las indemnizaciones que correspondan. La cuantía

de la indemnización se fijará según los siguientes criterios, aplicando aquel que proporcione mayor valor:

a) El valor teórico de la restitución y la reposición.
b) El valor de los bienes maltrechos.

Sección 4.ª Competencia y procedimiento

Artículo 92. *Órganos competentes y tramitación.*

1. La competencia para imposición de las sancionesprevistas en la presente ley corresponde a la administración del Sistema Portuario de Andalucía, de acuerdo con lo que dispone el Título I de la presente ley y los reglamentos que la desarrollen.
2. El procedimiento administrativo sancionador se tramitará de acuerdo con lo que disponen la presente ley y la normativa sobre procedimiento sancionador general en la legislación vigente de Régimen Jurídico de las Administraciones Públicas y del Procedimiento Administrativo Común.
3. El plazo máximo para resolver y notificar en el procedimiento sancionador será de un año, a contar desde la fecha de su iniciación.
4. Transcurrido el plazo máximo para resolver sin que se hubiese dictado y notificado la resolución, se declarará caducado el procedimiento. En el supuesto de que la infracción no estuviera prescrita, deberá iniciarse un nuevo procedimiento sancionador.

Artículo 93. *Medidas provisionales.*

1. En cualquier momento de instrucción de los procedimientos sancionadores, la Administración portuaria podrá adoptar, mediante acuerdo motivado, las medidas de carácter provisional que sean necesarias para asegurar la eficacia de la resolución que pueda recaer, para preservar los intereses generales o para evitar el mantenimiento de los efectos de la infracción.
2. La Administración portuaria puede ordenar la paralización inmediata de las obras o de las instalaciones, y la suspensión de los usos y de las actividades que no disponen de título administrativo, o que no se ajustan a las condiciones del título.
3. La Administración portuaria podrá acordar la retirada de los materiales, de la maquinaria o de los equipos que se utilizan en las obras o actividades a cargo del interesado y el precinto de las obras o de las instalaciones, para asegurar la efectividad de la resolución a que se refiere el apartado 2. A estos efectos, podrá requerir la colaboración de las Fuerzas y Cuerpos de Seguridad del Estado.
4. La Administración portuaria podrá ordenar laadopción inmediata de las medidas necesarias para evitar la contaminación generada por todo tipo de vertidos.
5. Antes de la iniciación del procedimiento se podránadoptar, en los casos de urgencia y para la protección provisional de los intereses implicados, las medidas provisionales que resulten necesarias, incluida la suspensión de la actividad y la paralización de las obras, de acuerdo con el artículo 72. 2 de la Ley 30/1992, de 27 de noviembre, de Régimen Jurídico de las Administraciones Públicas y del Procedimiento Administrativo Común.

Artículo 94. *Ejecución forzosa. Multas coercitivas.*

1. La Administración portuaria podrá proceder a la ejecución forzosa de sus actos administrativos, de conformidad con la legislación de Régimen Jurídico de las Administraciones Públicas y del Procedimiento Administrativo Común.
2. Para la ejecución de los actos derivados de losprocedimientos sancionadores y de aquellos que sean dictados en el ejercicio de las funciones de policía portuaria, en la cuantía que reglamentariamente se determine, la Administración portuaria podrá imponer multas coercitivas, que pueden reiterarse hasta la realización completa de la conducta exigida, de acuerdo con el artículo 99.1 de la Ley 30/1992, de 27 de noviembre, de Régimen Jurídico de las Administraciones Públicas y del Procedimiento Administrativo Común.
3. La competencia para fijar las multas coercitivas esdel mismo órgano competente para la resolución del expediente sancionador, y el importe de cada una de ellas no puede ser

superior al 20% de la cuantía de la multa o del valor económico de las obras o actuaciones exigidas.

Disposición adicional primera. *Agencia Pública de Puertos de Andalucía.*

La Empresa Pública de Puertos de Andalucía, creada en virtud de la disposición adicional décima de la Ley 3/1991, de 28 de diciembre, del Presupuesto de la Comunidad Autónoma de Andalucía para 1992, pasa a denominarse Agencia Pública de Puertos de Andalucía.

En el ejercicio de sus competencias, la Agencia estará investida, en su caso, de las potestades inherentes al carácter administrativo de las mismas, con plena sujeción al ordenamiento jurídico público. Igualmente la Agencia asume las competencias que venia ejerciendo la Empresa Pública de Puertos de Andalucía de conformidad con lo previsto en la Ley 5/2001, de 4 de junio, por la que se regulan las áreas de transporte de mercancías en la Comunidad Autónoma de Andalucía.

Disposición adicional segunda. *Revisión de la cuantía de las multas y las expresadas como criterios de gradación.*

Se habilita al Consejo de Gobierno para que reglamentariamente revise el importe de las multas previstas en esta ley y las cuantías expresadas como criterios de gradación.

Disposición adicional tercera. *Planes Especiales de ordenación de los puertos competencia del Estado.*

La ordenación del sistema general portuario en los puertos de interés general de competencia estatal se llevará a cabo a través de un Plan Especial, conforme a lo dispuesto en el artículo 14.1 a) de la Ley 7/2002, de 17 de diciembre, de Ordenación Urbanística de Andalucía, teniendo, a los efectos previstos en la citada normativa, por su objeto y naturaleza incidencia e interés supramunicipal.

Disposición adicional cuarta. *Puertos, instalaciones y otros títulos estatales a integrar en el Sistema Portuario de Andalucía.*

1. En cumplimiento de las previsiones recogidas en el Estatuto de Autonomía para Andalucía, se integrarán en el Sistema Portuario de Andalucía:

a) La gestión de los puertos de interés general cuando el Estado no se reserve su gestión directa de conformidad con el artículo 64.2.1.ª del Estatuto.

b) La gestión de los títulos de ocupación y uso deldominio público marítimo terrestre, especialmente el otorgamiento de autorizaciones y concesiones, incluyendo lo relativo a su régimen económico financiero, cuando el uso previsto sea complementario de la actividad portuaria, de conformidad con el artículo 56.6 del Estatuto.

La integración en el Sistema Portuario de Andalucía será efectiva cuando la gestión de los puertos y los títulos sea asumida por la Comunidad Autónoma.

2. Asimismo, podrá integrarse en el Sistema Portuario de Andalucía la gestión de las instalaciones pesqueras y náutico-deportivas situadas en estos puertos de interés general cuando no sean gestionadas directamente por el Estado.

Disposición adicional quinta. *Declaración de Interés Autonómico del proyecto ALETAS.*

Se declara de Interés Autonómico el proyecto de desarrollo de actividades logísticas, empresariales, industriales tecnológicas y científicas (ALETAS) en la reserva de terrenos delimitada en la zona de Las Aletas, de la Bahía de Cádiz, y tendrá la consideración de sistema general de interés supramunicipal.

Disposición adicional sexta. *Aplicación del régimen de tasas por ocupación privativa y aprovechamiento especial.*

Tras la entrada en vigor de la presente Ley, el régimen de tasas por ocupación privativa y aprovechamiento especial para la prestación de servicios públicos portuarios o el ejercicio de

actividades comerciales o industriales en los puertos, establecido en los artículos 63 y 64, resultará de aplicación a todas las concesiones y autorizaciones en vigor en instalaciones portuarias de competencia de la Junta de Andalucía, cualquiera que fuera la fecha de otorgamiento de las mismas.

Disposición adicional séptima. *Especialidad del personal del organismo portuario autonómico.*

De acuerdo con la disposición adicional vigesimotercera del 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, no será de aplicación al personal del organismo portuario autonómico lo dispuesto en el apartado 2 del artículo 9 del Texto Refundido de la Ley del Estatuto Básico del Empleado Público, aprobado por Real Decreto legislativo 5/2015, de 30 de octubre.

Disposición transitoria primera. *Expedientes de concesiones y autorizaciones pendientes de resolución.*

Los expedientes de concesiones y autorizaciones que a la entrada en vigor de la presente ley se hallen pendientes de resolución se adaptarán a las disposiciones de la misma, salvando los trámites ya evacuados.

Disposición transitoria segunda. *Normas aplicables.*

1. **(Derogado).**
2. **(Derogado).**
3. Las cuantías de las tasas reguladas en esta ley están referidas al año 2007.

Disposición transitoria tercera. *Cesión de derechos de elementos portuarios.*

Antes del 1 de enero de 2009, deberán establecerse en todos los supuestos en que existiera omisión al respecto, en el título o en sus instrumentos de desarrollo, las contraprestaciones máximas previstas en el artículo 39.4 de la ley, de aplicación a las concesiones preexistentes, determinándose así, sin excepción, los precios máximos de transmisión de elementos cedibles en la generalidad del Sistema Portuario autonómico.

Disposición transitoria cuarta. *Tasas para las actividades del sector pesquero extractivo y de comercialización en primera venta de productos frescos de la pesca.*

A la entrada en vigor de la presente ley será de aplicación lo dispuesto en la disposición transitoria tercera, apartado 2, de la Ley 15/2001, de 26 de diciembre, de Medidas fiscales, presupuestarias, de control y administrativas, por la que tales actividades mantendrán por el periodo que les quede, cuando les resulte más favorable, el régimen de determinación de cánones establecido en el artículo 9 de la Ley 6/1986, de 5 de mayo, sobre determinación y revisión de tarifas y cánones en puertos e instalaciones portuarias de la Comunidad Autónoma, así como el Decreto 176/1995, de 18 de julio, por el que se regula la determinación del sumando de actividad del canon de concesiones en puertos e instalaciones portuarias de la Comunidad Autónoma de Andalucía.

Disposición transitoria quinta. *Transformación en nominativos de los títulos y deber de constitución de sociedades con objeto social básico.*

1. En el plazo de dos años, a contar desde la entrada en vigor de la presente ley, y a efectos del debido control de las transmisiones de títulos, las sociedades mercantiles titulares de concesiones administrativas de puertos competencia de la Comunidad Autónoma de Andalucía, cuyos títulos sean al portador, transformarán dichos títulos en nominativos.

2. En idéntico plazo las antedichas sociedades mercantiles cuyo objeto básico no fuera la gestión de concesiones administrativas de puertos, deberán modificar el mismo, o constituir una sociedad específica con este objeto social básico, y acciones nominativas, solicitando de la Agencia Pública de Puertos de Andalucía autorización para la debida subrogación en el título de la nueva entidad.

Disposición transitoria sexta. *Ordenación funcional de los puertos de gestión indirecta.*

En el plazo de dos años computados desde la entrada en vigor de esta ley, las personas titulares de concesiones de puertos de gestión indirecta que no incluyan en su regulación una definición precisa de la delimitación física del puerto, la asignación de usos para los diferentes espacios incluidos en el recinto portuario y la justificación de la necesidad o conveniencia de los usos, deberán presentar ante la Agencia Pública de Puertos de Andalucía propuesta técnica en relación con tales extremos.

Disposición transitoria séptima. *Plazo máximo de las concesiones vigentes a la entrada en vigor de esta ley que fueron otorgadas con anterioridad a la entrada en vigor de la Ley 27/1992, de 24 de noviembre, de Puertos del Estado y de la Marina Mercante.*

Se considera en todo caso incompatible con los criterios de ocupación del dominio público portuario establecidos en esta ley el mantenimiento de concesiones otorgadas por plazo superior al máximo plazo inicial de las concesiones portuarias del Estado previsto en el artículo 24.1 de la presente norma, a contar desde la entrada en vigor de la Ley 27/1992, de 24 de noviembre, de Puertos del Estado y de la Marina Mercante. En todos estos casos, las concesiones vigentes a la entrada en vigor de la presente disposición se entenderán otorgadas por el plazo previsto en su título, sin que en ningún caso pueda exceder del plazo inicial de las concesiones portuarias del Estado previsto en el artículo 24.1 de la presente norma, que se contará desde la entrada en vigor de la referida Ley 27/1992, sin que quepa ampliación de la concesión, salvo en los casos contemplados en la disposición transitoria octava de la presente ley.

Disposición transitoria octava. *Ampliación, hasta su período inicial del plazo de las concesiones vigentes que fueron otorgadas con anterioridad a la entrada en vigor de la Ley 27/1992, de 24 de noviembre, de Puertos del Estado y de la Marina Mercante, y cuyo plazo máximo se ha reducido por aplicación de lo previsto en la disposición transitoria séptima.*

1. Excepcionalmente, y cuando concurran razones de interés público de orden económico, social, turístico o estratégico que así lo aconsejen, el plazo inicial de las concesiones vigentes que sean de interés estratégico o relevante para el sistema portuario andaluz o para el desarrollo económico del mismo, que fueron otorgadas con anterioridad a la entrada en vigor de la Ley 27/1992, de 24 de noviembre, de Puertos del Estado y de la Marina Mercante, y a las que la aplicación de lo previsto en la disposición transitoria anterior suponga una extinción anticipada del título concesional, podrá ser ampliado hasta 50 años más como máximo, siempre que la concesionaria se comprometa a la realización de inversiones relevantes, para el puerto o sistema portuario andaluz, que supongan una mejora de la eficacia global y de la competitividad de la actividad desarrollada, tanto en la concesión como, en su caso, en la concesión modificada por ampliación de su superficie, siempre que formen una unidad de explotación.

Dicha ampliación se otorgará, a petición del titular y previo informe de la Agencia Pública de Puertos de Andalucía, por la Consejería competente en materia de Puertos, de conformidad con lo previsto en la presente disposición.

El otorgamiento de la ampliación tendrá carácter reglado, siempre que la entidad concesionaria se encuentre al corriente del cumplimiento de las obligaciones concesionales establecidas en la presente ley y las que resulten del título otorgado.

2. Serán susceptibles de ser consideradas inversiones relevantes a los efectos previstos en el apartado anterior las que reúnan los requisitos siguientes:

a) No estar previstas en el título constitutivo original.

b) No haber sido computadas a efectos de prórrogas previamente adoptadas.

c) Mejorar alguno de los siguientes aspectos: la productividad; la eficiencia energética; la calidad ambiental, la mejora de la sostenibilidad ambiental y la sensibilización para la preservación y mejora del medio ambiente; las operaciones portuarias; la introducción de nuevas tecnologías, como la digitalización de las infraestructuras; los nuevos procesos que incrementen la competitividad, y la responsabilidad social corporativa y mejora social y de la población.

La inversión mínima que la concesionaria deberá efectuar será del 0,50% del valor actualizado de las instalaciones objeto de concesión, se entiende éste como el correspondiente al inicialmente previsto en la concesión, así como a las inversiones de desarrollo de dicho proyecto inicial aprobadas durante la vida de la concesión (presupuesto de ejecución material) en el momento de efectuar la solicitud, por cada año de ampliación solicitado, con una inversión mínima que se sitúe en el 20% para las estratégicas y máximo del 5% para el resto del referido valor de las instalaciones, según las características de la empresa concesionaria, debiendo estar ejecutada como máximo en un plazo equivalente a la mitad de la ampliación.

3. Las titulares de las concesiones deberán presentar una solicitud en la que indicarán la concesión respecto de la que solicita la ampliación, el plazo por el que la solicita y la inversión que se propone para su calificación como relevante a efectos de la ampliación.

A la referida solicitud habrán de adjuntar la siguiente documentación:

a) Memoria descriptiva de las circunstancias excepcionales que motivan la ampliación.

b) Documento técnico que describa las características de las inversiones o debida referencia al mismo, en caso de que éste obrase en la Agencia.

c) Estudio económico-financiero que justifique la viabilidad de la concesión con los nuevos compromisos que se pretenden cumplir y la ampliación solicitada.

d) Documentación acreditativa de las inversiones, tanto inicialmente previstas en la concesión como de desarrollo del proyecto inicial, ejecutadas y aprobadas por la Administración competente.

e) Cuentas anuales aprobadas y depositadas en el Registro Mercantil o registro oficial en que el empresario deba estar inscrito y auditadas por firma auditora externa, de los tres últimos ejercicios.

f) Dictamen emitido por una auditoría técnica externa e independiente, que verifique el cumplimiento de sus obligaciones de mantenimiento de las obras e instalaciones de la infraestructura necesaria para la prestación de los servicios portuarios que constituyen el soporte material de la concesión. Para estos cometidos, la Agencia designará a la entidad encargada de realizar el dictamen de entre las cinco propuestas presentadas por la concesionaria, a su costa, en base a los parámetros fijados por la Agencia.

g) Propuesta de Reglamento de Explotación y Tarifas Máximas, actualizado de conformidad con las prescripciones establecidas por la Agencia Pública de Puertos de Andalucía, vigentes al tiempo de presentarse la solicitud.

h) Certificados de encontrarse al corriente de las obligaciones tributarias con el Estado y la Comunidad Autónoma de Andalucía y de las obligaciones con la Seguridad Social.

i) Declaración responsable de no estar incurso en incapacidad o prohibición para contratar.

La solicitud de ampliación deberá presentarse en el plazo de dos años a contar desde la entrada en vigor de la presente disposición, siendo requisito indispensable para su tramitación que el interesado se encuentre al corriente del cumplimiento de las obligaciones concesionales establecidas en la presente ley y las que resulten del título otorgado.

En lo no previsto en la presente disposición transitoria en cuanto al procedimiento, resultará de aplicación lo dispuesto en el artículo 24 de la presente norma.

4. Tramitado el procedimiento, la Agencia Pública de Puertos de Andalucía emitirá informe, y la Consejería competente en materia de Puertos resolverá, teniendo en cuenta:

a) El tiempo restante de vigencia de la concesión inicial.

b) El volumen de inversión realizada durante la vigencia de la concesión y autorizada por la Administración portuaria, en su caso.

c) El volumen de inversión nueva comprometida.

d) La vida útil de la inversión, tanto realizada como nueva.

e) La memoria económico-financiera de la concesión en el momento de su otorgamiento, si obrara, y en el momento de la solicitud de ampliación de plazo.

La ampliación se podrá otorgar por un plazo que no podrá superar las dos quintas partes del plazo previsto en el título original.

Asimismo, la ampliación de la concesión determinará la modificación de las condiciones de la misma, que deberán ser aceptadas por el concesionario con anterioridad a la resolución de otorgamiento de la ampliación y la aprobación del Reglamento de Explotación y Tarifas Máximas actualizado de conformidad con las prescripciones establecidas por la Agencia Pública de Puertos de Andalucía, vigentes al tiempo de presentarse la solicitud.

Si la modificación de las condiciones implicara un aumento elevado de las tasas de ocupación privativa y aprovechamiento especial del título, sin que haya cambiado la superficie, éste será aplicado de forma escalonada lineal.

La concesionaria deberá comprometerse a respetar los derechos de uso que ostenten terceras personas sobre elementos integrantes de la concesión por el plazo original por el que fueron constituidos o cedidos.

Disposición transitoria novena. *Régimen de prórrogas de las concesiones que fueron otorgadas con anterioridad a la entrada en vigor de la presente disposición.*

1. A las concesiones vigentes a la entrada en vigor de la presente disposición les será de aplicación el régimen de prórrogas previsto en el artículo 24, siempre que cumplan los requisitos establecidos en el mismo, a excepción de la limitación del plazo objeto de la prórroga, el cual podrá llegar al plazo inicialmente previsto en el título de otorgamiento.

La presente prórroga será compatible con la ampliación prevista en la disposición anterior.

2. Asimismo, el régimen de prórrogas previsto en el artículo 24.2B) de la presente ley también resultará de aplicación a aquellas concesiones de puertos deportivos y de instalaciones en zonas portuarias de uso náutico-deportivo destinadas a la prestación del servicio a las embarcaciones deportivas y de ocio que se encuentren en la situación prevista en los artículos 63.6 y 64.6 de la presente ley con título vigente el 1 de enero de 2018, que sean de interés estratégico o relevante para el sistema portuario andaluz o para el desarrollo económico del mismo, cuando las concesionarias sean administraciones o entidades sin ánimo de lucro y concurran razones de interés público de orden económico, social, turístico o estratégico que así lo aconsejen.

3. En los supuestos detallados en los apartados anteriores, serán computadas como nuevas inversiones relevantes, a efectos de lo previsto en el artículo 24.2.B1), aquellas que sean realizadas por la entidad concesionaria tras la entrada en vigor de la presente disposición, siempre que sean aprobadas por la Administración portuaria a tales efectos y se ajusten a los parámetros establecidos en el referido apartado B1).

Su cómputo se llevará a cabo mediante la actualización de los importes de la inversión en el momento de otorgarse la prórroga.

Disposición transitoria décima. *Portuarios Normas urbanísticas de aplicación directa.*

En tanto no se proceda a la aprobación de los planes especiales de ordenación portuaria, las obras promovidas por particulares que estén sujetas a control preventivo municipal, se ajustarán, en lo que respecta a parámetros urbanísticos, a las siguientes normas de aplicación directa, las cuales tendrán carácter subsidiario del plan especial de ordenación urbanístico del puerto y no vinculan ni limitan la definición de la estructura general y usos pormenorizados en el ámbito portuario que corresponden al plan especial:

a) Usos permitidos: los indicados en esta ley.

b) Normas de edificación:

1.ª Alturas: la altura máxima de coronación de las edificaciones será de doce metros, exceptuándose de esta delimitación aquellas instalaciones singulares destinadas al servicio del puerto, tales como silos, grúas, depósitos, frío, torres de alumbrado y balizamiento.

2.ª Superficie edificable: máximo de 1,5 metros cuadrados de superficie construida por cada metro cuadrado sobre la superficie en planta de la edificación resultante.

3.ª Normas estéticas: las edificaciones deberán integrarse estéticamente en el conjunto del puerto, sin provocar rupturas con el entorno por diseño, color o remates, debiéndose cumplir las prescripciones que, en su caso, establezca la Agencia en ese sentido.

Disposición transitoria undécima. *Comunicación de datos para la liquidación de la tasa por aprovechamiento especial del artículo 64 devengada el 1 de enero del 2026.*

Para la determinación de la base imponible de la tasa por aprovechamiento especial regulada en el artículo 64, los obligados tributarios deberán realizar la comunicación del volumen de facturación a la que se refiere el apartado 1 del número IV de dicho artículo con anterioridad al 31 de enero de 2026, tomando como referencia el que resulte de la documentación que corresponda según lo establecido en dicho apartado.

Disposición derogatoria única. *Derogación normativa.*

Quedan derogadas cuantas disposiciones legales o reglamentarias se opongan a lo establecido en la presente ley y, en particular, la Ley 8/1988, de 2 de noviembre, de Puertos Deportivos de la Comunidad Autónoma de Andalucía.

Disposición final primera. *Desarrollo reglamentario.*

El desarrollo reglamentario de esta ley se llevará a efecto de acuerdo con lo dispuesto en los artículos 112 y 119.3 del Estatuto de Autonomía para Andalucía y en el artículo 44 de la Ley 6/2006, de 24 de octubre, del Gobierno de la Comunidad Autónoma de Andalucía.

[. . .]

Disposición final tercera.

Las referencias que se realizan en la presente Ley 21/2007, de 18 de diciembre, de Régimen Jurídico y Económico de los Puertos de Andalucía, al Plan de Usos de los Espacios Portuarios deben entenderse realizadas a los instrumentos de ordenación funcional de los puertos o parte de ellos a los que se hace referencia en el Título II de la presente norma.

ANEXO I

Clasificación de mercancías

A los efectos del sistema de determinación de cuotas de la tasa a las mercancías, T3, establecido en el artículo 54.VI.1 de esta Ley, se establecen los siguientes grupos de clasificación:

Códigos	Grupo	Descripción
Del 01 -- al 05 --	Quinto	Animales vivos y productos de origen animal.
Del 06 -- al 12 --	Tercero	Plantas en general, verduras, hortalizas, frutas, frutos, cereales y semillas.
Del 13 -- al 15 -- a granel	Cuarto	Materias y Productos vegetales no incluidos en otras partidas.
Del 13 -- al 15 -- envasado	Quinto	Materias y Productos vegetales no incluidos en otras partidas.
Del 16 -- al 21 --	Quinto	Preparaciones y conservas de carne, pescado, crustáceos, moluscos y cereales.
2201ª	Tercero	Agua envasada.
2201 B y C	Primero	Agua a granel.
Del 2202 al 22 -- a granel	Cuarto	Bebidas incluido alcohol etílico y vinagre.
Del 2202 al 22 -- envasado	Quinto	Bebidas incluido alcohol etílico y vinagre.
23 --	Tercero	Salvados y Residuos de cereales y similares.
24 --	Quinto	Cigarros y tabacos.
Del 2501 al 2502	Primero	Sal y cloruro de sodio puro y Piritas de hierro sin tostar.
Del 2503 al 2504	Segundo	Azufre y Grafito natural.
Del 2505 al 2510	Primero	Arenas, Cuarzo, Caolín, Arcillas, Atapulguita, Bentonita y Creta.
Del 2511 al 2515	Segundo	Mármol, Piedras Calizas, Pizarra, Baritina.
Del 2516 al 2518	Primero	Granitos, Piedras, Cantos, Grava para la construcción.
2519	Cuarto	Compuestos químicos de Magnesio.
Del 2520 al 2522	Primero	Yeso natural o calcinado, Piedras para fabricar cal o cemento, Cal.
2523A	Segundo	Cementos hidráulicos envasados.
2523B	Primero	Cementos hidráulicos a granel.
Del 2524 al 2530	Tercero	Amianto, Mica, Esteatita, Boratos, Feldespato.
2601	Primero	Mineral de Hierro.

Códigos	Grupo	Descripción
Del 2602 al 2617	Tercero	Minerales varios.
Del 2618 al 2710A	Primero	Escorias y cenizas. Aceites y Fuel.
2710B	Tercero	Keroseno, gasolina y petróleo refinado.
2710C y D	Quinto	Lubricantes y Aceites minerales REPEX.
2710E y F	Segundo	Naftas y Gasóleo.
2711A	Cuarto	Gases del Petróleo.
2711B	Segundo	Gas Natural.
2711C	Tercero	Butano y Propano.
2712	Quinto	Vaselina, parafina y ceras.
Del 2713 al 2715	Primero	Coques de petróleos, Betunes y asfaltos naturales.
28 --	Cuarto	Flúor, cloro, Carbono, Hidrógeno y Compuestos químicos incluidos en este código.
Del 29 -- al 30 --	Quinto	Compuestos orgánicos y medicamentos.
31 --	Segundo	Abonos origen animal o vegetal.
Del 32 -- al 43 --	Quinto	Productos varios incluidos en estos códigos.
4401A	Primero	Leña, aserrín y desechos madera.
4401B, 4402A, 4403B y C	Segundo	Madera y Carbón vegetal envasado.
4402B	Primero	Carbón vegetal a granel.
4403A y del 4404 al 4410	Cuarto	Madera aserrada y Tableros.
Del 4411 al 6808	Quinto	Productos varios incluidos en estos códigos.
Del 6809 al 6903	Tercero	Manufacturas de yeso, cemento, piedras, ladrillos.
6904	Primero	Ladrillos construcción, bovedillas, cubrevigas y artículos similares de cerámica.
Del 6905 al 6908	Segundo	Tejas, canalones, tuberías y placas cerámicas.
Del 6909 al 6914	Quinto	Demás manufacturas de cerámica.
7001	Primero	Desperdicios y desechos de vidrio, vidrio en masa.
Del 7002 al 71 --	Quinto	Productos varios incluidos en estos códigos.
7201	Segundo	Fundición en bruto y especular.
7202	Quinto	Ferroaleaciones.
7203	Segundo	Productos férreos obtenidos por reducción directa de minerales de hierro.
7204	Primero	Desperdicios y desechos de fundición o lingotes de chatarra de hierro.
Del 7205 al 7303	Tercero	Productos de hierro incluidos en estos códigos.
Del 7304 al 9990	Quinto	Productos varios incluidos en estos códigos.

ANEXO II

Coeficientes de actualización de valores catastrales medios a efectos del cálculo de la tasa de ocupación privativa prevista en el apartado 1.a) del epígrafe IV del artículo 63

Provincia	Puerto	Municipio	Coeficiente
Almería.	Adra.	Adra.	1,45
	Aglomeración Urbana.	Almería.	1,19
	Carboneras.	Carboneras.	2,45
	Villaricos: La Balsa, La Esperanza.	Cuevas de Almanzora.	2,58
	Garrucha.	Garrucha.	1,73
	San José.	Níjar.	1,41
	Roquetas de Mar, Aguadulce.	Roquetas de Mar.	1,29
	Almerimar.	Ejido (El).	1,26
	POT Levante Almeriense.	Mojácar.	1,45
	POT Levante Almeriense.	Pulpí.	2,01
Cádiz.	Barbate.	Barbate.	1,61
	Puerto América.	Cádiz.	1,72
	Conil de la Frontera.	Conil de la Frontera.	1,81
	Sancti Petri.	Chiclana de la Frontera.	1,75
	Chipiona.	Chipiona.	1,48
	La Atunara.	La Línea de la Concepción.	1,77
	Río San Pedro.	Puerto Real.	1,58
	Rota.	Rota.	2,09
	Gallineras.	San Fernando.	2,00
	Bonanza.	Sanlúcar de Barrameda.	2,02
	Sotogrande.	San Roque.	1,30
Granada.	Punta de la Mona.	Almuñécar.	2,44
	POT Costa tropical de Granada.	Motril.	1,23
	POT Costa tropical de Granada.	Salobreña.	1,39

Provincia	Puerto	Municipio	Coeficiente
	POT Costa tropical de Granada.	Lújar.	2,30
	POT Costa tropical de Granada.	Albuñol.	1,69
Huelva.	Ayamonte, Punta del Moral.	Ayamonte.	1,86
	El Rompido, San Miguel, Nuevo Portil, Río Piedras (m. izquierdo).	Cartaya.	2,70
	Isla Cristina.	Isla Cristina.	1,78
	El Terrón, Río Piedras (m. derecho).	Lepe.	1,55
	Mazagón.	Palos de la Frontera.	2,50
	Punta Umbría.	Punta Umbría.	1,17
	Sanlúcar de Guadiana.	Sanlúcar de Guadiana.	1,37
Málaga.	Benalmádena.	Benalmádena.	1,22
	Estepona.	Estepona.	1,44
	Fuengirola.	Fuengirola.	1,11
	El Candado.	Málaga.	1,41
	La Duquesa.	Manilva.	1,29
	Deportivo Marbella, José Banús, Cabopino, Marina La Bajadilla.	Marbella.	1,37
	Caleta de Vélez.	Vélez-Málaga.	1,10
	POT Sol Oriental – Axarquía.	Nerja.	1,69
	POT Sol Oriental – Axarquía.	Torrox.	1,44
Sevilla.	Gelves.	Gelves.	2,48

§ 120

Ley 5/2004, de 16 de noviembre, de Puertos de Cantabria

Comunidad Autónoma de Cantabria
«BOCT» núm. 228, de 25 de noviembre de 2004
«BOE» núm. 298, de 11 de diciembre de 2004
Última modificación: 30 de diciembre de 2021
Referencia: BOE-A-2004-20890

EL PRESIDENTE DE LA COMUNIDAD AUTÓNOMA DE CANTABRIA

Conózcase que el Parlamento de Cantabria ha aprobado y yo, en nombre de Su Majestad el Rey, de acuerdo con lo dispuesto en el artículo 15.2.º del Estatuto de Autonomía para Cantabria, promulgo la siguiente Ley de Cantabria 5/2004, de 16 de noviembre, de Puertos de Cantabria.

PREÁMBULO

I

La vocación marítima y la importancia de los puertos e infraestructuras portuarias en la historia de Cantabria han sido una constante que se refleja en los distintos elementos de la vida cultural y de la propia sociedad cántabra. No existe, pues, novedad alguna en que el legislador, haciéndose eco de esa relevancia social y cultural, aborde la regulación de este sector de la actuación administrativa, sobre todo si se tiene en cuenta, además, la creciente importancia económica que presenta el sector portuario.

En efecto, el conjunto de los puertos autonómicos viene aumentando de forma espectacular todas sus magnitudes y variables, con un incremento de la demanda de servicios portuarios vinculados a la náutica recreativa y deportiva, que ha desbordado la planificación más optimista.

La necesidad de establecer técnicas jurídicas que garanticen el crecimiento armónico y un respeto exquisito a un medio ambiente sostenible, son la constante preocupación del texto de la Ley. A su vez, la búsqueda de la integración de la planificación portuaria en la ordenación territorial y el hallazgo de mecanismos jurídicos que permitan compatibilizar la aparición o ampliación de los puertos con el entorno urbano en el que se localizan, constituyen otro de los elementos axiales a la Ley.

II

Que los puertos deportivos y, en general, las infraestructuras destinadas al apoyo de las actividades náuticas de ocio y recreativas, suponen hoy un factor de extraordinario dinamismo económico, no reviste la menor duda. Si a ello se añade que la Comunidad Autónoma ha diseñado una ambiciosa política turística, vinculada con la explotación del medio natural y rural, alejada del convencional producto turístico con gran consumo de suelo

y fuertes impactos negativos, se comprenderá que esta Ley, además de tratar de resolver los problemas específicos del sector, suponga un fortalecimiento de los principios que amparan el desarrollo económico y turístico de Cantabria.

III

El Estatuto de Autonomía para Cantabria (tras la modificación operada por la Ley Orgánica 11/1998, de 30 de diciembre) atribuye a la Comunidad Autónoma la competencia exclusiva sobre los puertos que no sean de interés general (artículo 24.8), quedando superada la primitiva atribución limitada a los puertos de refugio, deportivos y aquellos que no desarrollen actividades comerciales. Por ello, la Ley pretende establecer el nuevo marco jurídico aplicable a todos los puertos de titularidad autonómica, no sólo los de carácter deportivo o náutico-recreativo. Más aún, resulta evidente que en la política de transportes de la Comunidad Autónoma y en el establecimiento de las bases logísticas del sistema de transporte, los puertos autonómicos no pueden quedar al margen de la planificación, revelándose como nódulos complementarios a la fuerza atractiva del puerto de Santander, único de interés general en la región.

IV

La Ley se articula en cuatro títulos, dos disposiciones adicionales, dos disposiciones transitorias, una disposición derogatoria, dos disposiciones finales y un Anexo.

El título preliminar regula el objeto de la Ley, las competencias de la Comunidad Autónoma, las definiciones y la clasificación de los puertos, todo ello en el más estricto cumplimiento de la doctrina del Tribunal Constitucional.

El título I define el dominio público portuario así como la delimitación de la zona de servicio de los puertos. Para ello ha optado conscientemente por un instrumento ágil y sencillo, en coherencia con la realidad de sus puertos, abandonando el conocido instrumento de planificación portuaria denominado Plan de Utilización. Se incluye asimismo en este título un completo y acabado capítulo que regula la planificación física portuaria en todas sus vertientes: su relación con el planeamiento territorial, la articulación con la ordenación urbanística y, finalmente, todas las fases de la construcción del puerto, instalación o infraestructura portuaria. En los respectivos preceptos se ha hecho un considerable esfuerzo para delimitar las competencias municipales y las autonómicas sectoriales de modo que se crean mecanismos integradores que no rebasen los límites de la garantía institucional de la autonomía municipal.

V

El título II se dedica a la gestión y explotación de los puertos autonómicos. La titularidad pública de las instalaciones, así como de los servicios portuarios a prestar en el ámbito de los puertos, no impide sin embargo la intervención e iniciativa privada en la efectiva realización de estas actividades económicas. En otras palabras, el carácter de dominio público de las infraestructuras y la importancia de las actividades prestacionales que en ellas se desarrollan implica la atribución de las facultades y competencias a favor de la Administración autonómica. Sin embargo, la iniciativa privada colabora en la propia gestión de los puertos mediante su capacidad económica, con la realización indirecta de estas actividades por sus propios medios, a través de lo que la Ley denomina gestión indirecta de los servicios portuarios, cuya relación jurídica se configura como un contrato administrativo de los establecidos en la Ley estatal básica de contratos de las Administraciones públicas. Es, pues, un supuesto del clásico concepto de prestación indirecta de servicios administrativos y, dada su naturaleza jurídico-publica, todos los conflictos que pudieran plantearse se residenciarán ante la jurisdicción contencioso-administrativa.

Desde la óptica de la organización administrativa de los puertos se ha considerado que es absolutamente innecesaria la creación de un organismo especializado con personalidad jurídica diferenciada, o bien una empresa pública al modo de otras Comunidades Autónomas, convirtiéndose la Dirección General competente en materia de puertos en el verdadero órgano rector y regulador de la actividad pública en este sector. La justificación de

esta medida se encuentra en la escasa complejidad de los tráficos que hasta la fecha se presentan en el conjunto de los puertos autonómicos y, en consecuencia, del propio papel de la Administración pública en este ámbito, limitándose a establecer el marco normativo y, singularmente, a garantizar los servicios básicos, así como a realizar las actividades de control y disciplina que aseguren el correcto funcionamiento de los puertos de Cantabria.

Tampoco ha omitido la Ley, en consonancia con la legislación vigente en Cantabria, incentivar el papel de la iniciativa privada en la financiación de las obras portuarias. Acomodando nuestro ordenamiento a la reciente legislación estatal básica en materia de contrato de concesión de obra pública, la Ley regula con ponderado criterio el régimen de la concesión de construcción y explotación de infraestructuras portuarias, configurando esta relación jurídica como una concesión de obra pública a la que le resulta de aplicación las normas del Derecho Administrativo.

VI

El título III se dedica a la regulación de la utilización y explotación del dominio público portuario a través de los títulos clásicos de concesiones y autorizaciones portuarias. Se ha buscado conscientemente crear un acabado cuerpo normativo que permita una inmediata aplicación de la Ley sin necesidad de esperar su desarrollo reglamentario y, eso sí, diferenciado del modelo de utilización del dominio público previsto en la legislación de costas, dada la notable diferencia entre el dominio público portuario –que requiere transformación de litoral, ejecución de obra– y el dominio marítimo-terrestre, que no requiere la ejecución de ninguna obra y que pretende conservar a todo trance el litoral.

Tanto se inicie el procedimiento de otorgamiento de la concesión a solicitud de persona interesada como si se trata de un procedimiento de oficio, se garantiza en todo caso la concurrencia y publicidad que permitan a la Administración elegir la solicitud que sea más satisfactoria para los intereses generales. Se incluye también un completo capítulo relativo a las causas de extinción de la concesión o autorización, así como los procedimientos a seguir en ese caso.

Por otro lado, se ha simplificado notablemente el régimen económico-financiero de la ocupación del dominio público portuario de forma que se establezca un cuadro normativo que produzca seguridad jurídica a los usuarios.

VII

Finalmente, el título IV se dedica al régimen de policía, infracciones y sanciones, tipificándose las conductas que se consideran infracciones, bien por su potencial deterioro del dominio público, bien por el incumplimiento de las condiciones de la concesión o de las instrucciones de la Administración pública en el desarrollo de la actividad portuaria. Igualmente se ha establecido un conjunto de medidas de policía portuaria que permiten garantizar el tráfico y, en su caso, cobrar también las cantidades que debería haber percibido la Administración portuaria por los servicios que preste o por la utilización del dominio público.

VIII

En suma, la Ley pretende configurar un modelo público de gestión portuaria, ajustado a la legislación estatal básica en materia de financiación privada de las infraestructuras y de intervención económica de los particulares en la realización de actividades en el ámbito de los puertos, ajustado al contenido del Derecho comunitario, e integrado en la política de desarrollo sostenible y de turismo basado en la oferta del medio natural y de minimización de los impactos negativos en el medio físico y en consumo de suelo, constituyendo en consecuencia uno de los elementos dinámicos de la propia política económica de la Comunidad Autónoma de Cantabria.

TÍTULO PRELIMINAR

Disposiciones generales

CAPÍTULO I

Objeto de la Ley

Artículo 1. *Objeto de la Ley.*

Constituye el objeto de la presente Ley la determinación y clasificación de los puertos e instalaciones portuarias de competencia de la Comunidad Autónoma de Cantabria, y la regulación de su planificación, construcción, organización, gestión, explotación, régimen económico-financiero, e instrumentos de control y policía administrativa.

CAPÍTULO II

De los puertos e instalaciones portuarias de Cantabria

Artículo 2. *Determinación de los puertos de Cantabria.*

1. Son de titularidad de la Comunidad Autónoma de Cantabria los puertos, infraestructuras e instalaciones portuarias que, situados en la ribera del mar y de las rías dentro de su territorio, permitan la realización de operaciones de tráfico portuario, presten servicios a las actividades pesqueras, deportivas o náutico-recreativas, o bien sirvan de apoyo a urbanizaciones marítimo-terrestres, siempre que no estén declarados de interés general del Estado, previa la adscripción prevista en el artículo 5.2 de esta Ley.

2. En todo caso tendrán la consideración de puertos e instalaciones portuarias de titularidad de la Comunidad de Cantabria los que figuran en el Anexo de la presente Ley y aquellos que, en desarrollo de las competencias estatutarias que corresponden a la Comunidad Autónoma de Cantabria, se vayan incorporando por Decreto del Consejo de Gobierno.

3. En los puertos de Cantabria se podrán realizar operaciones comerciales, pesqueras, recreativas o deportivas, o podrán servir de refugio, avituallamiento, reparación o varada, según se establezca reglamentariamente.

4. Deberán ser también objeto de integración en la relación de puertos de titularidad de la Comunidad Autónoma de Cantabria, los espacios pesqueros y los destinados a usos náuticos deportivos que sean segregados de los puertos de interés general del Estado radicados en Cantabria y adscritos a la Comunidad Autónoma conforme a la legislación de Puertos del Estado y de la Marina Mercante.

Artículo 3. *Definiciones.*

1. A los efectos de esta Ley, se entiende por puerto el conjunto de aguas abrigadas natural o artificialmente, los espacios terrestres contiguos a las mismas y las obras, infraestructuras e instalaciones necesarias para desarrollar operaciones propias de las actividades a las que se destine.

2. La instalación portuaria es el conjunto de obras e infraestructuras que, sin llegar a disponer de los requisitos y consideración de puerto, se sitúan en el litoral y cuya construcción no exige obras de abrigo o de atraque de carácter fijo, y no supone alteración sustancial del medio físico donde se emplaza, tales como embarcaderos, varaderos, fondeaderos y otras similares.

3. A los efectos de esta Ley se entiende por dársena el espacio portuario de agua abrigada en el que se realizan actividades y maniobras marítimas, y que está destinado a un uso portuario predominante.

4. Se entiende por canal de navegación la zona de aguas abrigada, con profundidad suficiente para hacer viable la navegación hasta la entrada o salida del puerto.

5. Zona de fondeo: la superficie de agua incluida en la zona de servicio del respectivo puerto, abrigada total o parcialmente de forma natural o artificial, que permita el fondeo y permanencia de las embarcaciones en ciertas condiciones de seguridad.

Artículo 4. *Clasificación.*

1. Los puertos que regula la presente Ley se clasifican, por razón de su origen, en artificiales y naturales, según si requieren para existir la realización de obras de abrigo o no las requieren. En particular, a efectos de esta Ley, son puertos naturales los constituidos por las aguas abrigadas por la misma disposición natural del terreno o los parcialmente abrigados que se destinan al anclaje de temporada de embarcaciones de pesca y deportivas o de recreo.

2. Los puertos, las dársenas y las instalaciones portuarias se clasifican, por razón de su uso o destino, en comerciales, industriales, pesqueros, deportivos y mixtos, según se destinen, respectivamente, de manera exclusiva o principal, a una o a varias de estas actividades.

TÍTULO I

Del régimen jurídico de los puertos de Cantabria

CAPÍTULO I

Delimitación del dominio portuario

Artículo 5. *Pertenencias portuarias.*

1. Las aguas marítimas e interiores, y los terrenos de dominio público marítimo-terrestre ocupados por el puerto tienen la consideración de bienes adscritos a la Comunidad Autónoma de Cantabria.

2. La adscripción de dichos terrenos y espacios de agua necesarios para la realización de las actividades portuarias se realizará por la Administración del Estado de conformidad con su legislación, y permitirá a la Comunidad Autónoma el otorgamiento de los títulos habilitantes y la autorización de las obras.

3. Asimismo, podrán formar parte del dominio público portuario de titularidad autonómica los terrenos e instalaciones que la Consejería competente en materia de puertos afecte al uso o servicio portuario, según el procedimiento previsto en la legislación de patrimonio de la Comunidad Autónoma. En estos casos, la desafectación, que se realizará por Orden de dicha Consejería, implicará la conversión de los bienes e instalaciones desafectados en bienes patrimoniales y su integración al Patrimonio de la Comunidad Autónoma.

Artículo 6. *Zona de servicio de los puertos de Cantabria.*

1. En los puertos e instalaciones portuarias de titularidad de la Comunidad Autónoma de Cantabria se delimitará una zona de servicio, en la que se incluirán los espacios, superficies y lámina de agua necesarios para la ejecución de las actividades portuarias, así como también los terrenos de reserva que garanticen la posibilidad de desarrollo o ampliación de la actividad portuaria.

2. Corresponde a la Consejería del Gobierno de Cantabria competente en materia de puertos, a propuesta de la Dirección General competente en materia de puertos, aprobar, mediante Orden del Consejero, la delimitación de la zona de servicio, previo informe de los municipios afectados.

A estos efectos, el informe, que deberá circunscribirse a aspectos de competencia municipal, deberá emitirse en el plazo de un mes desde su solicitud, transcurrido el cual sin haberse emitido se entenderá que es favorable a la delimitación proyectada.

Si el Ayuntamiento emitiera dentro de plazo informe desfavorable, la Consejería competente deberá iniciar de inmediato conversaciones con el Ayuntamiento afectado a fin de intentar conseguir un acuerdo sobre la delimitación.

De persistir el desacuerdo al cabo de dos meses, contados desde la emisión del informe por parte del Ayuntamiento, corresponderá resolver al Gobierno de Cantabria.

3. Cuando la delimitación proyectada incluya bienes de titularidad privada o bienes patrimoniales de otras Administraciones públicas, habrá de notificarse a los afectados para

que en el plazo de veinte días puedan formular cuantas alegaciones consideren convenientes.

4. La aprobación de la delimitación de la zona de servicio lleva implícita la declaración de utilidad pública y la necesidad de ocupación, a efectos expropiatorios, de los bienes y derechos de propiedad privada, así como la afectación al uso portuario de los bienes patrimoniales o de dominio público de la Comunidad Autónoma de Cantabria incluidos en la zona de servicio, que sean de interés para el puerto.

5. En la Orden de aprobación de la delimitación deberán incluirse los usos previstos para las diferentes zonas del puerto, su justificación o conveniencia y la adaptación, en su caso, al planeamiento territorial y urbanístico, estableciéndose los usos pormenorizados mediante el correspondiente instrumento de planeamiento territorial o urbanístico.

6. Aprobada la delimitación de la zona de servicio, el texto íntegro de la Orden de aprobación se publicará en el Boletín Oficial de Cantabria.

Artículo 7. *Ampliación de la zona de servicio y delimitación en los supuestos de construcción de nuevos puertos.*

La delimitación de la zona de servicio por la construcción de un nuevo puerto o instalación de titularidad de la Comunidad Autónoma de Cantabria o la ampliación de la zona de servicio de sus puertos e instalaciones portuarias, se ajustará al siguiente procedimiento:

a) Corresponderá a la Consejería del Gobierno de Cantabria competente en materia de puertos la aprobación del pertinente proyecto y, en su caso, de los estudios complementarios, previo informe de los Ayuntamientos afectados según el procedimiento que se establece en el apartado 2 del artículo 6.

b) Antes de la aprobación definitiva del proyecto, se remitirá al organismo competente en materia de costas para la emisión del preceptivo informe sobre el nuevo dominio público adscrito y las medidas necesarias de protección de dicho dominio.

c) En cualquier caso, la aprobación definitiva de los proyectos llevará implícita la adscripción del dominio público en donde se emplacen las obras y la delimitación de la nueva zona de servicio.

CAPÍTULO II

Planificación y construcción de los puertos

Sección 1.ª Del Plan de Puertos e Instalaciones Portuarias

Artículo 8. *Planificación portuaria.*

1. El Plan de Puertos e Instalaciones Portuarias del litoral de Cantabria que constituye el instrumento principal de la política sectorial, deberá contener las previsiones, objetivos, prioridades, criterios de definición del modelo de la oferta de equipamientos y servicios al sector portuario; criterios medio-ambientales, territoriales y urbanísticos; y la ordenación de las distintas instalaciones y obras portuarias.

La programación y construcción de dichas obras requiere previamente su inclusión en el Plan de Puertos e Instalaciones Portuarias.

2. La Consejería competente en materia de puertos podrá, no obstante, ejecutar obras no incluidas en el Plan de Puertos e Instalaciones Portuarias, en caso de reconocida urgencia o excepcional interés público, debidamente apreciados por el Gobierno, a propuesta del Consejero.

Antes de iniciar la ejecución de las obras y siempre que éstas sean susceptibles de estar sujetas a licencia urbanística, la Consejería deberá poner en conocimiento de los municipios afectados las obras proyectadas, para que emitan informe en el plazo de un mes.

La no emisión del informe en plazo se considerará favorable a la ejecución proyectada.

En caso de que el informe fuera desfavorable, se trasladará el expediente al Gobierno, que resolverá definitivamente.

No será necesaria la solicitud de informe cuando la urgencia de las obras no permita demora alguna en su ejecución; circunstancia ésta que deberá estar especificada en el

acuerdo del Gobierno en el que se disponga la reconocida urgencia o el excepcional interés público.

Una vez adoptada la decisión de ejecutar las obras, deberá iniciarse el procedimiento de revisión o modificación del planeamiento urbanístico y portuario a fin de incluirlas en sus determinaciones.

3. El Plan de Puertos e Instalaciones Portuarias tendrá la consideración de Plan Especial de los contemplados en el apartado 4 del artículo 59 de la Ley de Cantabria 2/2001, de 25 de junio, de Ordenación Territorial y Régimen Urbanístico del Suelo de Cantabria.

Artículo 9. *Determinaciones del Plan.*

El Plan de Puertos e Instalaciones Portuarias contendrá las siguientes determinaciones:

a) Fijación de los objetivos y establecimiento de prioridades entre ellos.

b) Definición de los criterios aplicables al modelo de oferta de equipamientos y servicios al sector portuario, así como a la programación, proyecto y construcción de los elementos que componen el sistema portuario, adecuación al medio ambiente, establecimiento de niveles de exigencias técnicas, de diseño y de calidad de los proyectos, proporcionalidad de las inversiones durante el período de vigencia del Plan, y cualquier otro que pudiera establecerse.

c) Descripción y análisis de los puertos en relación con la oferta de instalaciones portuarias, con el sistema portuario, con el modelo territorial y las principales variables socio-económicas.

d) Análisis de las relaciones entre la planificación portuaria y el planeamiento territorial y urbanístico, así como la propuesta de medidas que aseguren la coordinación entre ambos planeamientos.

e) Justificación de la alternativa escogida entre las distintas opciones consideradas, teniendo en cuenta su idoneidad desde el punto de vista sectorial y su incidencia sobre la estructura territorial y el medio ambiente.

f) Cumplimiento de las exigencias en materia de medio ambiente, en la planificación, concepción y ejecución de las obras incluidas en el Plan.

g) Determinación de los medios económicos necesarios para el desarrollo y ejecución del Plan.

h) Criterios sobre la viabilidad económico-financiera de la gestión del puerto.

i) Requisitos que han de reunir las instalaciones portuarias para conseguir un emplazamiento óptimo.

j) Definición de los criterios para la revisión del Plan.

k) Justificación de haber iniciado con la Administración del Estado los correspondientes expedientes para la adscripción de los nuevos espacios de dominio público marítimo-terrestre, en su caso.

Artículo 10. *Documentación del Plan.*

El Plan de Puertos e Instalaciones Portuarias está integrado por los siguientes documentos:

a) Memoria, con la información básica y los estudios necesarios, donde se analizarán las distintas opciones consideradas, y se justificará el modelo elegido y su incidencia sobre la estructura territorial y el medio ambiente.

b) Documentación gráfica, en la que deberán constar los planos de información, estudios de planeamiento, proyectos y otros estudios complementarios, que habrán de reflejar la situación del territorio, sus características naturales y usos del suelo, infraestructuras y servicios existentes.

c) Normas sobre el uso del dominio portuario y los servicios a prestar en sus instalaciones.

d) Estudio económico-financiero, que contendrá la evaluación económica genérica de la ejecución de las obras.

e) Programa de actuaciones para el desarrollo del Plan, estructurado como mínimo en un programa cuatrienal, en donde deberán determinarse los objetivos, directrices, estrategia,

previsiones específicas de la realización de las obras y plazos a los que han de ajustarse las actuaciones previstas.

Artículo 11. *Procedimiento de aprobación.*

1. El procedimiento de aprobación del Plan de Puertos e Instalaciones Portuarias se tramitará simultáneamente con el procedimiento de evaluación ambiental de planes y programas, y constará de una aprobación inicial de un avance del Plan, que corresponderá a la Dirección General competente en materia de Puertos; una aprobación provisional del proyecto de Plan, que corresponderá al Consejero competente en materia de Puertos; una información pública e institucional; y una aprobación definitiva por el Consejo de Gobierno.

2. Previamente a su aprobación, el Gobierno remitirá el proyecto de Plan al Parlamento de Cantabria para que el pleno de la cámara se pronuncie sobre él.

Artículo 12. *Efectos.*

Las determinaciones concretas contenidas en el Plan de Puertos e Instalaciones Portuarias vinculan al planeamiento municipal. Los Ayuntamientos afectados con planeamiento en vigor anterior al Plan de Puertos deberán proceder a la adaptación de aquél con ocasión de la primera modificación de su instrumento de planeamiento urbanístico que tramiten, o, en todo caso, en el plazo establecido en el artículo 17, sin perjuicio de la vigencia y prevalencia inmediata del Plan de Puertos e Instalaciones Portuarias en los términos previstos en el citado artículo 17.

Artículo 13. *Revisión sustancial del Plan.*

Cuando sea necesaria una revisión o una modificación sustancial y relevante del Plan de Puertos e Instalaciones Portuarias, el procedimiento a seguir será el mismo que se establece para su aprobación en el artículo 11 de la presente Ley, sin perjuicio de lo que establece el apartado 2 del artículo 8 de la misma.

Sección 2.ª Instrumentos de articulación entre el planeamiento urbanístico y el planeamiento portuario

Artículo 14. *Colaboración y cooperación entre las Administraciones Públicas afectadas.*

La Comunidad Autónoma de Cantabria y los municipios tendrán los deberes de recíproca coordinación de sus actuaciones con incidencia en el modelo portuario, así como los deberes de información y colaboración mutuas sobre las iniciativas y proyectos pertinentes.

Artículo 15. *Mecanismos de coordinación.*

1. La aprobación, modificación o revisión de los instrumentos de ordenación y planificación urbanística que incidan directamente sobre los puertos e instalaciones portuarias reguladas en esta Ley, requieren el informe favorable de la Consejería competente en materia de puertos.

2. A los efectos de dar cumplimiento al mandato establecido en el apartado anterior, el órgano competente para otorgar la aprobación inicial del planeamiento urbanístico deberá enviar, con anterioridad a dicha aprobación, el contenido del proyecto a la Consejería competente en materia de puertos para que ésta emita en el plazo de dos meses informe comprensivo de las sugerencias y observaciones que estime convenientes.

3. Concluida la tramitación del instrumento urbanístico de que se trate, e inmediatamente antes de su remisión al órgano competente para la aprobación definitiva, se dará traslado a la Consejería competente en materia de puertos para que en el plazo de un mes remita el informe vinculante sobre los aspectos y determinaciones de aquél que incidan sobre el dominio portuario, y las actuaciones previstas a realizar en su zona de servicio.

Artículo 16. *Ordenación urbanística de los puertos.*

1. Los planes generales de ordenación urbana deberán incluir entre sus previsiones las necesarias para regular la zona de servicio, sin que sus determinaciones impidan el ejercicio

de las competencias de explotación portuaria. En los supuestos en que se desarrollen actividades comerciales o industriales en la zona de servicio, el planeamiento general deberá desarrollarse a través de un plan especial de ordenación.

2. La calificación urbanística por el planeamiento general de los terrenos incluidos en la zona de servicio deberá ser acorde con la finalidad de la explotación portuaria, sin que pueda introducir calificaciones que menoscaben o impidan las operaciones de tráfico portuario.

Artículo 17. *Relaciones entre el planeamiento territorial y urbanístico y la planificación portuaria.*

1. Las determinaciones del Plan de Puertos e Instalaciones Portuarias se ajustarán, en su caso, a las previsiones del plan regional de ordenación territorial vigente al tiempo de su formulación; y prevalecerán sobre otros instrumentos de ordenación, planeamiento y planificación, salvo que por ley se establezca específicamente lo contrario.

2. El Plan de Puertos e Instalaciones Portuarias prevalecerá sobre la ordenación urbanística municipal en los aspectos relativos a la protección del dominio portuario, elección de emplazamiento y sistema de comunicaciones.

3. La aprobación del Plan de Puertos e Instalaciones Portuarias implicará, en su caso, la revisión o modificación de los instrumentos de planeamiento urbanístico municipal, con el fin de integrar entre las determinaciones de los planes generales de ordenación urbana las nuevas actuaciones y obras previstas en aquél.

El acuerdo de modificación o revisión deberá adoptarse con ocasión de la primera modificación del instrumento de planeamiento urbanístico que se tramite y, en todo caso, en el plazo máximo de dos años, a contar desde la aprobación del Plan de Puertos e Instalaciones Portuarias, todo ello sin perjuicio de la vigencia y prevalencia inmediata del mismo a que se refiere el artículo 12 de esta Ley.

4. En los municipios que carecieran de planeamiento urbanístico general, la aprobación del Plan de Puertos e Instalaciones Portuarias comportará la inclusión de sus determinaciones en los instrumentos de planeamiento urbanístico que se elaboren con posterioridad.

Sección 3.ª Planeamiento urbanístico y construcción de los puertos

Artículo 18. *Proyectos de construcción de nuevos puertos o instalaciones portuarias.*

1. La construcción de un nuevo puerto o de una nueva instalación portuaria exigirá la aprobación del correspondiente proyecto y de los estudios complementarios por la Consejería competente en materia de puertos.

2. Previamente habrá de elaborarse un proyecto de ejecución, proyecto básico o anteproyecto que deberá definir en sus rasgos esenciales la solución técnica adoptada, la definición de la obra y su emplazamiento, que se someterá al procedimiento de evaluación de impacto ambiental, que pudiera corresponderle.

3. En los supuestos en los que los nuevos puertos o instalaciones portuarias no estén incluidos en el Plan de Puertos e Instalaciones Portuarias y no aparezcan recogidos en las determinaciones del planeamiento territorial o urbanístico, los anteproyectos y proyectos básicos deberán incluir los estudios justificativos, memoria explicativa, planos y un estudio económico que concrete las fuentes de financiación previsibles para su ejecución, así como en su caso, las indemnizaciones que pudieran resultar procedentes por la ejecución o implantación de la infraestructura portuaria.

4. La aprobación del proyecto de construcción requerirá, en todo caso, la previa revisión o modificación del Plan de Puertos e Instalaciones Portuarias.

Artículo 19. *Proyectos de ampliación de puertos e instalaciones portuarias.*

1. La realización de nuevas obras de infraestructura portuaria y la ampliación de los puertos e instalaciones portuarias, exigirá la redacción y aprobación del correspondiente proyecto de ejecución, proyecto básico o anteproyecto por la Consejería del Gobierno de Cantabria competente en materia de puertos.

2. Los proyectos de ampliación que modifiquen sustancialmente la configuración y los límites exteriores de los puertos o instalaciones portuarias deberán incluir los documentos preceptivos de evaluación de impacto ambiental, y se sujetarán al procedimiento de evaluación ambiental cuando, por la importancia de la actuación, sean susceptibles de modificar o alterar, de forma notable, el medio ambiente o el espacio litoral. Cuando la ampliación de la delimitación actual incluya una ganancia de terrenos al mar superior al cinco por ciento de la superficie total de la zona de servicio de tierra y zona de aguas, deberá sujetarse al procedimiento de evaluación de impacto ambiental que pudiera corresponder.

Asimismo, la construcción de nuevos diques estará sujeta al procedimiento de evaluación de impacto ambiental que le corresponda.

Artículo 20. *Ejecución de obras de dragados.*

1. La ejecución de obras de dragados de primer establecimiento estará sujeta a estimación de impacto ambiental. A estos efectos, el proyecto de ejecución deberá incluir el documento de informe de impacto ambiental que servirá de base para el pronunciamiento de la Consejería competente en materia de medio ambiente sobre la conveniencia o no de realizar la actividad proyectada y, en su caso, las condiciones y medidas que habrán de adoptarse para la protección del medio ambiente y los recursos naturales.

2. Los dragados y vertidos de materiales sueltos con destino a rellenos portuarios deberán ser autorizados por la Dirección General competente en materia de puertos, previo informe de la Capitanía marítima y de la Dirección General de Costas del Ministerio de Medio Ambiente.

3. La realización de obras de mantenimiento del calado de los canales y los dragados para asegurar la navegabilidad de éstos, y la ejecución de obras de dragado en las aguas incluidas en la zona de servicio del puerto o dársenas interiores, no necesitarán someterse al procedimiento de Estimación de Impacto Ambiental. Dichas obras deberán obtener previamente la autorización de la Dirección General competente en materia de puertos, previo informe, en su caso, de la Dirección General de Costas del Ministerio de Medio Ambiente u órgano de la Administración General del Estado que lo suceda o sustituya.

Artículo 21. *Competencias urbanísticas y construcción de nuevos puertos o ampliación de instalaciones portuarias.*

1. Los proyectos de construcción o ampliación de los puertos e instalaciones de titularidad de la Comunidad Autónoma de Cantabria deberán someterse, antes de su aprobación por la Consejería competente en materia de puertos, al informe preceptivo de los Ayuntamientos afectados, a fin de que éstos formulen cuantas observaciones estimen convenientes sobre los aspectos de su competencia.

2. Si los Ayuntamientos afectados emitieran un informe desfavorable y la construcción del nuevo puerto o ampliación de las instalaciones y puertos existentes no estuviera prevista en el Plan Regional de Ordenación Territorial, en el Plan de Puertos e Instalaciones portuarias o en el planeamiento municipal, se abrirá un período de consultas a fin de lograr un acuerdo entre las Administraciones afectadas. Transcurrido el plazo de tres meses si persistiera dicho desacuerdo, el Gobierno adoptará la resolución que proceda, justificando las razones que concurren para la adopción de dicha resolución, en cuyo caso deberá adaptarse el planeamiento municipal al nuevo proyecto a fin de incluirlo entre sus determinaciones.

Artículo 22. *Efectos de la aprobación de los proyectos de construcción o ampliación de puertos e instalaciones portuarias.*

1. La aprobación de los proyectos básico y de ejecución llevará implícita la declaración de utilidad pública y la necesidad de ocupación de los bienes y adquisición de derechos, a los fines de expropiación forzosa y ocupación temporal. A tal efecto, en el proyecto deberá figurar la relación concreta e individualizada de los bienes y derechos afectados, no incluidos en el dominio público portuario, con su descripción material.

2. La declaración de utilidad pública y la necesidad de ocupación se referirá también a los bienes y derechos comprendidos en el replanteo del proyecto y en las modificaciones de

obras que puedan aprobarse posteriormente por la Consejería competente en materia de puertos, con los mismos requisitos señalados en el apartado anterior.

Artículo 23. *Ejecución de obras en la zona de servicio de los puertos de Cantabria.*

1. Las obras de infraestructura portuaria y aquellas obras públicas de gran envergadura que afecten a la localización del puerto o a su conexión con la red viaria y los sistemas generales de comunicaciones no estarán sujetas a control preventivo municipal por constituir obras públicas de interés general.

No obstante, la Dirección General competente en materia de puertos podrá recabar del municipio en el que se localice la zona de servicio un informe sobre la adecuación de las obras proyectadas al planeamiento urbanístico, de conformidad con lo establecido en el artículo 194 de la Ley de Cantabria 2/2001, de 25 de junio, de Ordenación Territorial y Régimen Urbanístico del Suelo de Cantabria.

Se deberá recabar dicho informe siempre que se trate de obras que sean susceptibles de necesitar licencia urbanística y que no se encuentren incluidas en el Plan de Puertos e Instalaciones Portuarias.

2. En ningún caso procederá la suspensión, por los órganos urbanísticos competentes, de la ejecución de las obras realizadas directamente por la Administración autonómica en los puertos de Cantabria, siempre que éstas se ajusten al Plan de Puertos e Instalaciones Portuarias o, en su caso, se hayan tramitado de acuerdo con el apartado 2 del artículo 8 de esta Ley.

3. Las obras que se realicen sobre el lecho del mar territorial o en aguas interiores no estarán sometidas a los actos de control preventivo municipal.

4. Las obras que los particulares debidamente autorizados realicen sobre los espacios portuarios se ajustarán a lo establecido en la legislación urbanística y en la legislación de régimen local que resulte aplicable.

TÍTULO II

Gestión y explotación de los puertos e instalaciones portuarias

CAPÍTULO I

Disposiciones generales

Artículo 24. *Administración portuaria.*

1. La administración portuaria está integrada por la Consejería competente en materia de puertos.

2. En el marco de la dirección superior del Gobierno, corresponde a la administración portuaria el ejercicio de las competencias atribuidas a la Administración de la Comunidad Autónoma de Cantabria en materia de puertos e instalaciones portuarias.

3. Corresponde a la administración portuaria planificar, construir, gestionar y explotar el sistema portuario de competencia de la Comunidad Autónoma de Cantabria, directamente o a través de la celebración de convenios o consorcios con otras Administraciones y entidades de derecho público, en cualesquiera de las formas previstas en la Ley.

4. Sin perjuicio de lo anterior, la construcción y explotación de los puertos e instalaciones portuarias, o la simple gestión de las instalaciones y dársenas ya construidas, podrán ser realizadas mediante el oportuno título concesional a otorgar por la administración portuaria.

5. Corresponde a la Consejería competente en materia de puertos:

a) Desarrollar la política del Gobierno en este sector de la actividad pública, orientar y controlar la actuación de los entes que dependen de ella.

b) Elevar al Consejo de Gobierno los proyectos de Decreto que tengan que dictarse en ejecución de esta Ley.

c) Elevar al Consejo de Gobierno el Plan de Puertos e Instalaciones Portuarias y sus revisiones o modificaciones.

d) Aprobar, mediante Orden, los pliegos de condiciones generales para el otorgamiento de concesiones para la ocupación del dominio público portuario.

e) Ejercer las demás competencias que le atribuye esta Ley.

6. Se podrán suscribir convenios con otras Administraciones Públicas para la gestión y explotación de infraestructuras e inmuebles portuarios. En dichos convenios se podrá acordar la cesión gratuita del uso de las infraestructuras e inmuebles situados en los puertos autonómicos, reservándose la Administración portuaria las competencias derivadas de la condición de titular del puerto o instalación. El plazo máximo de duración de estos convenios, incluyendo las prórrogas, no podrá exceder de treinta y cinco años.

Artículo 25. *Servicios portuarios.*

1. Son servicios portuarios las actividades de prestación que se desarrollan en los puertos e instalaciones portuarias de Cantabria para satisfacer las necesidades y operaciones portuarias, en condiciones de seguridad, regularidad, eficiencia y no discriminación.

2. En todo caso, tendrán el carácter de servicios portuarios las siguientes actividades:

a) Servicios necesarios para el funcionamiento de las infraestructuras.

b) Actividades de ordenación y control del tráfico marítimo o terrestre y de las operaciones portuarias.

c) Servicios de vigilancia, policía, alumbrado y limpieza.

d) Servicios contra incendios, protección del medio ambiente y protección civil.

e) Servicios náuticos de seguridad marítima.

f) Servicios de manipulación y carga y descarga de mercancías.

g) Servicios de embarque y desembarque de pasajeros, vehículos y equipajes.

h) Servicios de descarga, transporte y manipulación de la pesca.

i) Suministros de energía eléctrica, abastecimiento de agua y combustible, hielo y cuantos resulten necesarios para las operaciones portuarias y marítimas.

Artículo 26. *Formas de prestación de los servicios portuarios.*

1. La prestación de los servicios portuarios se realizará directamente por la Dirección General competente en materia de puertos, con medios propios o ajenos, o bien por gestión indirecta mediante cualquier procedimiento establecido en la legislación vigente, siempre que no implique el ejercicio de autoridad.

2. Los servicios deberán prestarse de acuerdo con los criterios técnicos y condiciones generales que previamente apruebe la Consejería competente en materia de puertos.

Artículo 27. *Impugnación de tarifas.*

Las cuestiones que se susciten en relación con la determinación, cuantía y fijación de las tarifas por servicios portuarios tendrán carácter económico-administrativo y serán susceptibles de reclamación económico-administrativa y recursos en los términos previstos en la legislación aplicable.

CAPÍTULO II

De la gestión pública de los puertos

Artículo 28. *Tarifas portuarias.*

En contraprestación de los servicios portuarios prestados directamente y establecidos en el artículo 25 de esta Ley, la Consejería competente en materia de puertos exigirá el pago de las correspondientes tarifas, que se actualizarán con periodicidad anual, de acuerdo con la evolución de los diferentes componentes del coste de los servicios y con los criterios de política portuaria que se establezcan.

Artículo 29. *Rentabilidad.*

(Derogado).

Artículo 30. *Determinación y cuantía.*

1. Las tarifas percibidas por la prestación directa de los servicios portuarios tendrán la naturaleza de prestaciones patrimoniales públicas a que se refiere el artículo 31 de la Constitución.

2. Sus elementos esenciales y, en particular, los sujetos pasivos, objeto, momento del devengo, cuota, exenciones o bonificaciones serán regulados en la Ley de Tasas y Precios Públicos de Cantabria.

CAPÍTULO III

De la gestión indirecta

Sección 1.ª Gestión indirecta de servicios portuarios

Artículo 31. *Contratos para la prestación de servicios portuarios.*

1. Los contratos que celebren las empresas y particulares con la Consejería competente en materia de puertos para la prestación de servicios portuarios se regirán por lo establecido en la legislación de contratos de las Administraciones públicas.

2. En el pliego de cláusulas administrativas particulares y, en su caso, en el pliego de prescripciones técnicas, deberá figurar la productividad mínima exigible para cada tipo de operación y garantizarse el libre acceso a la prestación del servicio en condiciones de igualdad y no discriminación.

3. La Consejería competente en materia de puertos deberá fomentar, en cuanto sea posible, la competencia en los distintos servicios portuarios, quedando en todo caso prohibido el otorgamiento de contratos en exclusiva o en régimen de monopolio de la actividad o servicio a prestar.

4. El desarrollo y prestación de los servicios portuarios estarán sujetos a las obligaciones de servicio público que se establezcan en sus respectivos pliegos o títulos concesionales, entre las que deberán figurar la continuidad y regularidad de los servicios, libre acceso en condiciones de igualdad y no discriminación, colaboración con la Administración portuaria y sometimiento a la potestad tarifaria de la Consejería competente en materia de puertos.

5. Corresponde a la Dirección General competente en materia de puertos determinar la prestación conjunta de servicios portuarios, mediante la formulación del correspondiente pliego, que será elevado para su aprobación por la Consejería competente en materia de puertos. En este caso, deberá justificarse la necesidad o conveniencia de la prestación conjunta de dichos servicios, bien por razones económicas o bien por motivos de eficiencia en su desarrollo y ejecución.

6. Si la prestación de los servicios portuarios exigiera la ocupación del dominio público portuario, la adjudicación de los mismos implicará también la concesión demanial correspondiente. A estos efectos, deberá figurar expresamente en el pliego la parcela o instalaciones que serán objeto de ocupación exclusiva por el concesionario.

7. La Comunidad Autónoma de Cantabria, a través de la Consejería competente en materia de puertos, podrá celebrar convenios con otras Administraciones públicas y, en especial, con los municipios para la gestión y prestación de los servicios portuarios, que continuarán siendo de titularidad de la entidad. Asimismo, podrá constituir empresas o consorcios para la explotación y gestión de las actividades y servicios portuarios de su competencia.

Artículo 32. *Tarifas de servicios portuarios en gestión indirecta.*

1. La Consejería competente en materia de puertos fijará las tarifas máximas de obligado cumplimiento para los concesionarios o contratistas, para aquellos servicios portuarios que se presten en régimen de gestión indirecta.

2. Estas tarifas máximas podrán recogerse asimismo en las cláusulas del título concesional que se celebre, en el pliego de cláusulas administrativas particulares o aprobarse con posterioridad por la Consejería, siempre que se justifiquen su necesidad y conveniencia.

3. Las tarifas máximas se actualizarán periódicamente de acuerdo con los criterios de rentabilidad y de eficiencia para el conjunto de los puertos e instalaciones portuarias de Cantabria.

Sección 2.ª La concesión de construcción y explotación de infraestructuras portuarias

Artículo 33. *Infraestructuras portuarias susceptibles de construcción y explotación por la iniciativa privada.*

A los efectos de su construcción y explotación por la iniciativa privada tienen la consideración de infraestructuras portuarias las obras de abrigo, defensa, relleno, acondicionamiento para muelles y las instalaciones portuarias de nueva planta que permitan efectuar las operaciones marítimas y portuarias en condiciones de seguridad y eficiencia.

En todo caso, tendrán este carácter los diques, espigones y escolleras de protección; muelles de atraque, carga y descarga; campos de fondeo, pantalanes flotantes, áreas de almacenamiento, aparcamientos superficiales, aparcamientos subterráneos, pavimentaciones, áreas de servicio, rampas y carros-varadero, naves para servicios portuarios, edificios, tinglados, bodegas, grúas y medios mecánicos de elevación, instalaciones de combustible, instalaciones de recogida de residuos, instalaciones industriales en general, instalaciones de señalización marítima y balizamiento, torres de enfilación, lonjas, fábricas de hielo, excavaciones y dragados, y cualquier otro tipo de infraestructura portuaria e instalación náutica.

Artículo 34. *Gestión indirecta.*

1. La Consejería competente en materia de puertos podrá, de conformidad con lo dispuesto en el Plan de Puertos e Instalaciones Portuarias de Cantabria, otorgar en régimen de concesión de obra pública la construcción y explotación de puertos, instalaciones portuarias o infraestructuras portuarias de su competencia, con sujeción a lo establecido en la legislación básica del Estado y a lo dispuesto en la presente Ley.

2. La construcción y explotación de las obras objeto de la concesión se realizará a riesgo y ventura del concesionario, quien asumirá los riesgos económicos derivados de su ejecución y explotación, con el alcance y términos fijados en la legislación, siendo compatible con los distintos sistemas de financiación y con las aportaciones que pudiera efectuar la Administración portuaria. El sistema de financiación de la obra y retribución del concesionario se determinará por la Consejería atendiendo a los criterios de racionalización en la inversión de los recursos económicos, a la naturaleza de las obras y al significado de éstas para el interés público.

3. La iniciativa para construir y explotar puertos, instalaciones e infraestructuras portuarias por los particulares corresponderá a la Administración portuaria, a través de la convocatoria del oportuno concurso; o a los particulares, mediante solicitud a la que deberá acompañarse el preceptivo estudio de viabilidad.

Artículo 35. *Estudio previo de viabilidad.*

1. Con carácter previo a la decisión de construir y explotar un puerto, instalación o infraestructura portuaria de competencia de la Comunidad de Cantabria será necesario realizar un estudio de rentabilidad social y viabilidad técnica y económica.

2. El Estudio de Viabilidad deberá contener, al menos, los datos, análisis, informes o estudios que procedan sobre los siguientes extremos:

a) Finalidad y justificación de la obra y definición de sus características esenciales.

b) Previsiones sobre la demanda de uso e incidencia económica y social de la obra en su área de influencia y sobre la rentabilidad de la concesión.

c) Valoración de los datos e informes existentes referidos al planeamiento sectorial, territorial o urbanística.

d) Estudio de impacto ambiental cuando éste sea preceptivo de acuerdo con la legislación vigente. En otro caso, un análisis ambiental de las alternativas y las correspondientes medidas correctoras y protectoras necesarias.

e) Justificación de la solución elegida, indicando las distintas alternativas consideradas.

f) Riesgos operativos y tecnológicos en la construcción y explotación de la obra.

g) Coste de la inversión a realizar, así como el sistema de financiación propuesto.

h) Necesidades sociales a satisfacer y factores de vertebración territorial.

3. El estudio de viabilidad elaborado por los particulares se someterá a información pública por plazo de un mes, mediante la inserción de anuncio en el Boletín Oficial de Cantabria, y se dará traslado del mismo para informe, por idéntico plazo, a los órganos de la Administración General del Estado y las corporaciones locales afectadas. Corresponderá al Director General competente en materia de puertos la decisión de tramitar o rechazar dicho estudio, en el término de tres meses desde su presentación.

Artículo 36. *Régimen jurídico.*

1. El régimen jurídico de estas concesiones será el previsto en la legislación básica estatal para el contrato de concesión de obra pública con las especialidades previstas en la presente Ley.

2. El plazo de explotación de la obra será el previsto en el pliego de cláusulas administrativas particulares, sin que pueda exceder de cuarenta años. Este plazo podrá ser prorrogado potestativamente hasta los sesenta años como máximo para restablecer el equilibrio económico del contrato, o, excepcionalmente, para satisfacer los derechos de los acreedores en el caso en el que los derechos de crédito del concesionario hubieran sido objeto de titulización, de acuerdo con la legislación básica estatal en materia de contrato de concesión de obra pública.

No obstante lo anterior, las inversiones efectivamente realizadas a lo largo de la vida de la concesión que cuenten con la preceptiva autorización de la Dirección General competente en materia de puertos y no hubieran sido amortizadas al término de la vigencia del título concesional de conformidad con el Estudio económico-financiero que debe incluirse en el proyecto o con las normas que al efecto apruebe la Consejería competente en materia de puertos, serán reintegradas o abonadas por el nuevo concesionario al anterior titular de acuerdo con su plan de amortización.

3. En el contrato de concesión de obra pública de infraestructura portuaria la Consejería competente en materia de puertos podrá imponer al concesionario que ceda a terceros un porcentaje de la ejecución de la obras que represente, al menos, un treinta por ciento del valor total de la misma, debiendo expresar razonadamente, en el pliego de cláusulas particulares, los motivos que aconsejan dicha cesión.

4. También deberá preverse en el pliego de cláusulas administrativas particulares que los licitadores puedan incrementar el porcentaje a que se refiere el apartado anterior, haciendo constar su cifra en el contrato, o bien señalando en su ofertas el porcentaje mínimo que vayan a ceder a terceros.

Artículo 37. *Régimen económico-financiero.*

1. Las tarifas a percibir de los usuarios por los titulares de la concesión de obra portuaria deberán prever:

a) Los costes totales de construcción y explotación, incluidos los gastos financieros.

b) El porcentaje contable de amortización de los activos.

c) El beneficio empresarial.

2. La Consejería competente en materia de puertos deberá mantener en todo momento el equilibrio financiero de la concesión en los términos en que fueron considerados para su adjudicación y de acuerdo con lo previsto en la legislación básica estatal.

3. La Comunidad Autónoma podrá otorgar al concesionario, a fin de garantizar la viabilidad económica de la explotación de la obra, subvenciones al precio, anticipos

reintegrables, préstamos participativos, subordinados o de otra naturaleza, aprobados por el órgano de contratación desde el inicio de la explotación de la obra, o en el transcurso de la misma, cuando se prevea que vayan a resultar necesarios para garantizar la viabilidad económico-financiera de la concesión. También podrá aportar ayudas directas en los casos excepcionales en los que, por razones de interés público, resulte aconsejable la promoción de la utilización de la obra pública antes de que su explotación alcance el umbral mínimo de rentabilidad.

TÍTULO III

Concesiones y autorizaciones portuarias

CAPÍTULO I

Régimen de utilización del dominio público portuario

Sección 1.ª Prohibición de vertidos

Artículo 38. *Prohibición de vertidos.*

1. En los puertos, las dársenas o las instalaciones marítimas está prohibido verter aguas que contengan aceites, hidrocarburos, materias en suspensión, plásticos o cualesquiera otras materias o productos contaminantes, y arrojar tierras, escombros, basuras, restos de la pesca, cascotes o cualquier otro material, y asimismo los productos resultantes de la limpieza de las sentinas de los buques y otras embarcaciones.

2. Cuando se viertan materiales no autorizados, la Dirección General competente en materia de puertos puede ordenar a los responsables la inmediata recogida o limpieza de las aguas. En caso de incumplimiento, la Dirección General competente en materia de puertos procederá a la ejecución subsidiaria a cargo de los responsables.

Sección 2.ª Concesiones

Artículo 39. *Concesiones.*

1. La ocupación de bienes de dominio público portuario que requiera la ejecución de obras o instalaciones fijas, o que constituyan una utilización privativa o presente circunstancias de exclusividad cuya duración exceda de tres años, estará sometida a la previa concesión otorgada por la Consejería competente en materia de puertos, sin perjuicio de lo establecido en el artículo 43.2 de la presente Ley.

2. El procedimiento para su otorgamiento deberá ajustarse a los siguientes trámites:

a) El procedimiento se iniciará de oficio, mediante la convocatoria de concurso público, o a instancia de persona interesada. En este caso, deberá presentarse solicitud acompañada de memoria y documentación gráfica en la que se definirán las características básicas de la actividad y la extensión de la zona de dominio público portuario a ocupar, además de las que se determinen reglamentariamente.

b) En el supuesto de que se inicie a solicitud de persona interesada, el Director General competente en materia de puertos, abrirá un periodo de solicitud de concesión de dominio público portuario en idéntica extensión, a la que podrá optar cualquier interesado.

Las solicitudes deberán presentarse acompañadas del proyecto básico en el que se fijarán las características de las instalaciones y obras, la extensión de la zona de dominio público portuario a ocupar y aquellas que se determinen reglamentariamente, así como el resguardo acreditativo de la constitución de la fianza que corresponda.

c) Cuando del resultado del periodo de solicitudes se produjera la de un único interesado, y examinado el proyecto y la documentación presentada ésta fuera completa y no se opusiera a la normativa vigente, se continuará la tramitación por la Dirección General competente en materia de puertos, con sometimiento a información pública por plazo mínimo de veinte días, publicándose el correspondiente anuncio en el Boletín Oficial de Cantabria.

Simultáneamente a la fase de información pública se llevará a cabo la petición de los informes preceptivos.

d) En el supuesto de que existieran varios peticionarios, la adjudicación se efectuará mediante el procedimiento de proyectos en competencia, debiéndose aprobar previamente por el Consejero competente en materia de puertos, a propuesta de la Dirección General competente en materia de puertos, los criterios y baremo que habrán de regir la adjudicación.

e) Corresponde al Consejero competente en materia de puertos resolver de forma motivada el expediente. El plazo máximo para su resolución será de seis meses.

f) A los peticionarios se les exigirá una fianza con carácter provisional, del dos por ciento del presupuesto de las obras e instalaciones, debiendo acompañar a la solicitud el resguardo acreditativo de su constitución.

g) El título administrativo habrá de fijar las condiciones y plazos en que se otorga, así como las causas de caducidad o extinción.

h) El concesionario habrá de prestar fianza definitiva, por un importe del cinco por ciento del presupuesto aprobado.

Artículo 40. *Condiciones del título concesional.*

En el título de otorgamiento de la concesión deberán figurar al menos las siguientes condiciones:

a) Objeto de la concesión.

b) Superficie de dominio público portuario que se otorga en concesión, con expresión del espejo o lámina de agua.

c) Plazo de vigencia y, en su caso, posibilidad de prórroga.

d) Proyecto de las obras e instalaciones a efectuar por el concesionario con las prescripciones de seguridad que se determinen, así como los plazos de comienzo y finalización de las obras.

e) Medidas correctoras y condiciones de protección del medio ambiente y marino y la calidad de las aguas.

f) Cánones y tasas a satisfacer por el concesionario.

g) Fianzas a constituir.

h) Causas de extinción de la concesión.

i) La obligación del concesionario de constituir depósito o fianza suficiente para garantizar los gastos de reparación o levantamiento y retirada de las obras e instalaciones en el momento de la extinción de la concesión.

j) Aquellas otras que hayan servido de base para otorgar la concesión.

Artículo 41. *Régimen jurídico de las concesiones.*

1. Las concesiones de dominio público portuario podrán transmitirse por actos inter vivos, previa autorización de la Consejería competente en materia de puertos, que únicamente podrá denegarse cuando se produzca grave daño a la explotación portuaria o se consoliden situaciones de monopolio. En tales casos, habrá de motivarse el otorgamiento de la autorización.

A estos efectos, tendrán la consideración de transmisión de la concesión las operaciones societarias que impliquen la alteración de la posición mayoritaria en el capital social, las fusiones o absorciones y las adjudicaciones por impago incluyendo los supuestos de remate judicial.

La constitución de hipotecas u otros derechos de garantía sobre las concesiones deberá ser autorizada previamente por la Consejería competente en materia de puertos, que no podrá denegarla salvo motivos de interés general expresamente justificados.

2. El plazo máximo de duración de las concesiones de dominio público portuario, incluyendo las prórrogas, no podrá exceder de treinta y cinco años, de conformidad con la legislación estatal sobre puertos. Para fijar el plazo en el título concesional habrán de tenerse en cuenta los siguientes criterios: volumen de inversión y estudio económico-financiero, plazo de ejecución de las obras contenidas en el proyecto, vida útil de la inversión a realizar por el concesionario, vinculación del objeto de la concesión a la actividad portuaria,

adecuación del proyecto a la planificación y gestión portuaria, incremento de actividad que genere en el puerto y disponibilidad de espacio de dominio público portuario.

Las inversiones efectivamente realizadas a lo largo de la vida de la concesión, que cuenten con la preceptiva autorización de la Dirección General competente en materia de puertos, y no hubieran sido amortizadas al término de la vigencia del título concesional de conformidad con el estudio económico-financiero que debe incluirse en el proyecto, serán reintegradas o abonadas por el nuevo concesionario al anterior titular.

3. En los supuestos en que existieran fundadas razones de utilidad pública, previamente constatadas por el Consejero competente en materia de puertos mediante Orden, o hubieren de adecuarse los usos portuarios a la nueva ordenación del puerto o de la instalación, la Consejería competente en materia de puertos podrá proceder a rescatar la concesión en los términos y con los requisitos establecidos en la legislación reguladora del dominio público portuario estatal.

4. Los contratos que, en su caso, se concierten entre el concesionario y otras personas físicas o jurídicas y que tengan por objeto la cesión temporal del uso y disfrute de elementos portuarios no reservados al uso público tarifado, se regirán por el derecho privado por lo que respecta a las relaciones entre las partes contractuales. Los contratos mencionados se sujetarán a las cláusulas de la concesión y a la normativa general de la explotación y policía de los puertos de Cantabria.

A tales efectos, antes del otorgamiento de dichos contratos, el concesionario presentará ante la Dirección General competente en materia de puertos un contrato tipo para su conformidad, la cual se entiende otorgada en el plazo de un mes siempre que no haya un pronunciamiento expreso en sentido contrario. La Dirección General competente en materia de puertos está facultada para imponer clausulados mínimos que garanticen los legítimos intereses de los cesionarios.

5. Las concesiones serán inscritas en el Registro de la Propiedad en los términos establecidos en el artículo 31 del Decreto de 14 de febrero de 1947, por el que aprueba el Reglamento Hipotecario.

Artículo 42. *Concesiones de dominio público portuario para instalaciones y terminales públicas.*

1. Cuando el objeto de la concesión sea la ejecución de una obra y la posterior explotación pública de una instalación o terminal portuaria, el procedimiento de otorgamiento de la concesión se ajustará a las siguientes reglas:

a) La solicitud de concesión habrá de someterse a información pública, al menos por plazo de quince días, y publicarse su anuncio en el Boletín Oficial de Cantabria y al menos en un periódico de general difusión en el territorio de la Comunidad.

b) Cuando exista una pluralidad de peticiones o algún particular en el período de información pública hubiera manifestado su intención de concurrir o realizar la obra y la explotación de la instalación, habrá de convocarse el correspondiente concurso público para su adjudicación.

c) En caso de no resultar adjudicatario, se abonarán al primer peticionario los gastos que se le hubieren ocasionado y los derivados del proyecto si éste sirviera de base para la adjudicación del concurso.

d) La Administración seleccionará, de forma motivada y justificada, la oferta más ventajosa para el interés general teniendo en cuenta los servicios a prestar, la calidad de la actividad y el menor coste respecto de los usuarios.

2. Una vez que expire el plazo de la concesión o extinguida ésta por las razones legalmente establecidas, las obras e instalaciones revertirán a la Comunidad Autónoma, quien podrá explotarlas directamente o convocar el correspondiente concurso para el otorgamiento de la concesión.

En los supuestos en los que las inversiones aprobadas durante la vigencia de la concesión no hubieran sido amortizadas, el nuevo concesionario deberá reintegrar o abonar las cantidades pendientes de amortización al anterior titular, de conformidad con el plan de amortización que deberá establecerse en el estudio económico-financiero del proyecto presentado para la obtención de la concesión.

Sección 3.ª Autorizaciones

Artículo 43. *Autorizaciones.*

1. Las actividades que se desarrollen en el espacio portuario que no requieran la ejecución de obras, así como también la ocupación del dominio público portuario con instalaciones desmontables o con bienes muebles, estarán sujetas a la previa autorización de la Dirección General competente en materia de puertos.

2. El plazo máximo por el que podrán otorgarse estas autorizaciones no podrá superar los tres años. No obstante, las autorizaciones de uso de puestos de amarre y fondeos para embarcaciones deportivas y de recreo para uso personal y familiar y las autorizaciones para el ejercicio de actividades que tengan la consideración de servicios portuarios según el artículo 25 de esta ley, podrán otorgarse hasta un máximo de diez años.

3. Reglamentariamente se establecerá el régimen jurídico y el procedimiento de otorgamiento de las autorizaciones de dominio público portuario.

4. Con carácter previo a la autorización de suministro de combustible en los recintos portuarios mediante camiones cisterna se regularán mediante Decreto del Gobierno las condiciones en las que podrá realizarse este tipo de suministro, y en concreto los muelles, instalaciones y espacios de las zonas de servicio afectadas, las condiciones de seguridad y forma de realizarse las operaciones, así como los requisitos que deben cumplir los suministradores.

CAPÍTULO II

Régimen económico financiero de la ocupación del dominio público portuario

Artículo 44. *Cánones por ocupación o aprovechamiento del dominio público portuario.*

1. La ocupación o aprovechamiento especial del dominio público portuario en virtud de concesión o autorización, así como el derecho de utilización de instalaciones portuarias en circunstancias especiales, devengará el correspondiente canon o prestación patrimonial pública a favor de la Administración de la Comunidad Autónoma de Cantabria.

2. Será sujeto pasivo del canon el titular de la concesión o el de la autorización.

3. El devengo del canon se producirá, a partir de la fecha de notificación de la resolución de otorgamiento de la concesión o de la autorización.

4. Los cánones se actualizarán periódicamente cuando así lo establezca la autorización o concesión, y deberán ser revisados, en todo caso, cada cinco años y siempre que se establezcan nuevas valoraciones conforme al procedimiento definido en el artículo 45 o se aprueben modificaciones normativas que afecten a los supuestos sobre los que se calculó el canon vigente.

Artículo 45. *Determinación de la cuantía.*

1. El canon por ocupación privativa o aprovechamiento especial del dominio público portuario se determinará de acuerdo con el valor del suelo e instalaciones, utilidad que representa para el puerto y naturaleza y beneficio de la actividad desarrollada por el concesionario o persona autorizada.

A estos efectos, el Director General competente en materia de puertos, deberá aprobar previo informe de la Consejería competente en materia de Hacienda, la valoración de los terrenos y del espejo de agua, de conformidad con los criterios establecidos por la legislación estatal sobre valoraciones.

Una vez aprobada la valoración se publicará en el "Boletín Oficial de Cantabria".

2. En los supuestos de utilización de instalaciones o del domino público, la cuantía del canon será la siguiente:

En supuestos derivados de contratos licitados por el sector público de la Comunidad Autónoma de Cantabria, tanto de gestión de servicios portuarios como de concesión, el canon concesional será el que resulte del correspondiente proceso de adjudicación.

La Administración tendrá en cuenta para la fijación del valor mínimo la utilidad que represente para el puerto, las cargas que se impongan al adjudicatario, y el beneficio de la

actividad desarrollada por el concesionario. El canon podrá constar de una parte fija y de una parte variable, en función de los resultados de la explotación que se obtengan por el adjudicatario. La parte fija podrá ser sustituida, en todo o en parte, por un pago a efectuar en el momento inicial de explotación de la concesión.

En los supuestos derivados de concesión, la Administración podrá determinar la cuantía mínima del canon según lo indicado en el párrafo anterior o bien fijarla en el seis por ciento del valor del suelo ocupado y, en su caso, del coste de las instalaciones.

3. Para los supuestos de aprovechamiento especial del dominio público portuario en el ejercicio de actividades comerciales, industriales y de servicios en virtud de una concesión o autorización la cuantía del canon se fijará por Director General competente en materia de puertos atendiendo al tipo de actividad y del volumen de tráfico o al volumen de negocio, en cuyo caso no podrá exceder del cinco por ciento de su facturación.

En el supuesto de que las anteriores actividades impliquen la ocupación o el aprovechamiento del dominio publico portuario, la autorización de actividad se entenderá implícita en la correspondiente concesión o autorización de ocupación o aprovechamiento del dominio publico, sin perjuicio de la exigencia de los cánones que procedan por ambos conceptos.

4. La ocupación o aprovechamiento de la lámina de agua que forma parte del dominio público portuario adscrito, se valorará en el cincuenta por ciento del valor de los terrenos contiguos de la zona de servicio.

5. El canon determinado de acuerdo con las reglas anteriores podrá ser reducido en los siguientes supuestos:

a. Hasta el 30% para los supuestos de ocupaciones de dominio público para actividades pesqueras.

b. Hasta el 25% para los supuestos de dominio público para actividades deportivas y náutico-recreativas, siempre que la superficie ocupada exceda de cinco mil metros cuadrados.

c. Hasta el 90% para los supuestos de ocupación de dominio público para actividades pesqueras y llevadas a cabo por corporaciones de derecho público y entidades sin fines lucrativos.

El importe del canon será repercutido sobre el primer comprador de las pescas hasta un máximo del 0,5 por ciento sobre el valor de la pesca subastada, quedando obligado el primer comprador a soportar dicha repercusión, debiendo constar de forma expresa y separada, en la factura de primera venta o documento equivalente.

6. En el caso de que la Consejería competente en materia de puertos convoque concursos para el otorgamiento de las concesiones o autorizaciones, los pliegos de bases podrán contener entre los criterios para su resolución la mejora de los cánones.

6 [sic]. En los supuestos que resultasen de aplicación a la misma utilización de instalaciones o de dominio público tanto el canon regulado en el presente artículo como los cánones a abonar a la Administración General del Estado por las competencias que ostenta en relación al dominio público marítimo-terrestre, al canon anual resultante de los apartados anteriores, se le podrá descontar el canon que resulte a pagar a la Administración General del Estado, con el límite del propio canon autonómico, sin que por tanto pueda generar obligación de pago alguno a la Comunidad Autónoma.

7. Estarán exentos del pago del canon:

a) Por ocupación del dominio público portuario, los órganos y entidades de las Administraciones Públicas que lleven a cabo en el ámbito portuario o marítimo actividades de vigilancia, inspección, investigación y protección del medio ambiente marino y costero, de protección de los recursos pesqueros, represión del contrabando, seguridad pública y control de mercancías y pasajeros, salvamento, lucha contra la contaminación marina, enseñanzas náuticas y marítimas, actividades culturales, sociales o deportivas y las relacionadas con la defensa nacional.

Igualmente estarán exentas de dicho canon la Cruz Roja del Mar y otras instituciones de carácter humanitario, sin fines lucrativos y legalmente constituidas, respecto a las actividades propias de dichas instituciones, vinculadas directamente con la atención a tripulantes, personal de tierra y pasajeros.

b) Por aprovechamiento especial en el ejercicio de actividades comerciales, industriales y de servicios, los órganos y entidades de las Administraciones Públicas, así como la Cruz Roja del Mar y otras instituciones de carácter humanitario, respecto de las actividades a que se refiere el apartado anterior.

Igualmente estarán exentas de dicho canon las corporaciones de derecho público y entidades sin fines lucrativos para aquellas actividades vinculadas directamente con la actividad portuaria y sean de interés educativo, investigador, cultural, social o deportivo, previa solicitud de exención, que será otorgada cuando concurran tales circunstancias.

c) Por ambos conceptos, previstos en los apartados a) y b), las empresas de distribución de energía eléctrica siempre y cuando la actividad a desarrollar esté calificada como servicio portuario de los previstos en el artículo 25.2.j) de la presente Ley.

CAPÍTULO III

Modificación y extinción de concesiones y autorizaciones

Artículo 46. *Modificación de concesiones.*

Las concesiones podrán ser modificadas, de oficio o a instancia de parte, cuando se hubieran alterado los supuestos determinantes de su otorgamiento, en caso de fuerza mayor o bien cuando lo exija su adecuación al planeamiento y ordenación portuaria o urbanística, en cuyo caso el concesionario tendrá derecho a indemnización, en los términos establecidos en la legislación estatal.

Cuando la modificación sea sustancial deberán seguirse los mismos trámites que para el otorgamiento de la concesión. Se entenderá que existe modificación sustancial cuando afecte al objeto de la concesión o suponga la ampliación de la superficie otorgada en más de un cincuenta por ciento, así como la ampliación del plazo en un porcentaje superior al veinte por ciento del inicialmente otorgado.

Artículo 47. *Causas de extinción.*

Las concesiones y autorizaciones de dominio público portuario se extinguirán por:

a) Término o vencimiento del plazo.
b) Renuncia, que deberá ser autorizada por la Dirección General competente en materia de puertos.
c) Mutuo acuerdo.
d) Caducidad.
e) Disolución o extinción de la sociedad titular de la concesión o autorización.
f) Rescate.
g) Revocación.
h) Revisión de oficio en los supuestos establecidos en la legislación estatal.

Artículo 48. *Revocación.*

1. Las concesiones y autorizaciones podrán ser revocadas de forma unilateral, en cualquier momento y sin derecho a obtener indemnización, cuando resulten incompatibles con obras o planes aprobados con posterioridad, o cuando perturben o entorpezcan las actividades portuarias y la optimización de la gestión.

Corresponde a la Dirección General competente en materia de puertos la apreciación de las circunstancias anteriores, mediante resolución motivada y previa audiencia al titular de las mismas.

2. Las concesiones pueden ser revocadas por el Consejero competente en materia de puertos, sin derecho a indemnización, cuando se hayan alterado los supuestos determinantes de su otorgamiento que impliquen la imposibilidad material o jurídica de la continuación en el disfrute de la concesión y en los casos de fuerza mayor; o cuando, en ambos supuestos, no sea posible la revisión del título de otorgamiento, previa audiencia del titular de las mismas.

Artículo 49. *Caducidad.*

1. El Consejero competente en materia de puertos declarará la caducidad de la concesión o autorización en los siguientes casos:

a) No iniciación, paralización o no terminación de las obras injustificadamente, durante el plazo que se fije en las condiciones del título.

b) Impago de los cánones durante un plazo de seis meses. Para iniciar el expediente de caducidad bastará el hecho de que no se hubiera efectuado el ingreso en período voluntario. Iniciado el procedimiento de caducidad, se podrá acordar su archivo si antes de dictar resolución se produce el abono de lo adeudado con un recargo del cincuenta por ciento y se constituye la garantía suficiente que fije el Consejero competente en materia de puertos con objeto de asegurar los intereses de la Administración.

c) Falta de actividad durante un período de seis meses, a no ser que medie causa justificada.

d) Ocupación o invasión del dominio público portuario no otorgado en el título.

e) Aumento de la superficie construida, volumen o altura máxima de las instalaciones en más del diez por ciento sobre el proyecto autorizado.

f) Modificación del objeto o de la finalidad que figure en el título, sin autorización.

g) Cesión a un tercero del uso total o parcial, sin autorización de la Dirección General competente en materia de puertos.

h) Transferencia del título de otorgamiento sin autorización de la Dirección General competente en materia de puertos.

i) Constitución de hipoteca y otros derechos de garantía sin autorización de la Dirección General competente en materia de puertos.

j) Incumplimiento de otras condiciones cuya inobservancia esté expresamente prevista como causa de caducidad en la autorización o en la concesión.

2. El procedimiento para declarar la caducidad será el siguiente:

a) Constatada la existencia de los supuestos referidos, el Director General competente en materia de Puertos incoará el correspondiente procedimiento de caducidad, pudiendo adoptar las medidas de carácter provisional que considere convenientes, poniendo de manifiesto todo lo actuado al titular y otorgándole un plazo de diez días para que formule las alegaciones y acompañe los documentos y justificaciones oportunos.

b) Formuladas las alegaciones o transcurrido el plazo para llevarlas a cabo,el Consejero competente en materia de puertos. dictará resolución, previo dictamen del Consejo de Estado en el caso de que se formule oposición por parte del concesionario.

3. La declaración de caducidad comportará la pérdida de las fianzas constituidas.

Artículo 50. *Rescate.*

1. Podrá procederse al rescate de la concesión en los supuestos en que fuera necesario demoler las obras autorizadas o utilizar la superficie otorgada en concesión para la ejecución de obras u otras ocupaciones declaradas de utilidad pública. En estos casos habrá de indemnizarse al titular de conformidad con las reglas de valoración establecidas en la legislación estatal reguladora del dominio público marítimo-terrestre y portuario.

2. Corresponde al Consejero competente en materia de puertos la declaración de utilidad pública y la iniciación del expediente de rescate de la concesión, incluida la declaración de urgente ocupación, en su caso.

3. Antes de la resolución del expediente habrá de darse trámite de vista y audiencia al interesado, a fin de que formule las alegaciones que considere conveniente y presente los documentos y justificantes que estime oportunos.

4. La Administración portuaria y el titular de la concesión podrán convenir el valor del rescate que podrá materializarse en metálico o mediante el otorgamiento de otra concesión.

Artículo 51. *Reversión de obras e instalaciones.*

1. Extinguida la concesión por cualesquiera de las causas establecidas en esta Ley, revertirán a la Administración de la Comunidad Autónoma de Cantabria las obras,

instalaciones y elementos ejecutados por el concesionario, sin indemnización alguna, y en perfecto estado de conservación y funcionamiento.

2. Las obras, instalaciones y elementos ejecutados por el concesionario revertirán a la Administración libres de cargas y gravámenes, quedando extinguidos y sin efecto todos los derechos reales y personales que pudieran ostentar sobre aquellos terceras personas. La Administración de la Comunidad Autónoma de Cantabria no asumirá ninguna obligación económica o laboral del anterior concesionario.

3. No obstante lo anterior, los titulares de derechos de uso y disfrute sobre elementos portuarios tendrán derecho preferente para continuar utilizándolo, siempre que iguale la oferta presentada por un nuevo peticionario o, en su caso, por el adjudicatario de un concurso.

CAPÍTULO IV

Urbanizaciones marítimas

Artículo 52. *Urbanizaciones marítimas.*

1. Constituyen las urbanizaciones marítimas, a los efectos de esta Ley, el conjunto de infraestructuras, obras e instalaciones que permiten comunicar de forma permanente los terrenos de propiedad privada con el mar territorial, aguas interiores o lámina de agua de los puertos e instalaciones portuarias, mediante una red de canales que permita la navegación de las embarcaciones deportivas o recreativas al pie de las parcelas o edificaciones de propiedad privada.

2. La construcción, gestión y explotación de una urbanización marítima requiere la correspondiente concesión de utilización del dominio público, en los términos establecidos en esta Ley.

3. Previamente a la concesión, el solicitante deberá presentar el proyecto ajustado al planeamiento urbanístico y el correspondiente informe municipal de que dicho proyecto se adecua al planeamiento vigente.

4. Los terrenos de propiedad privada colindantes con las aguas interiores, canales y demás pertenencias del dominio público marítimo-terrestre o portuario estarán sometidos a la servidumbre de servicio náutico, que recaerá sobre una franja de seis metros de anchura a contar desde el borde del canal o desde el límite de las aguas interiores, medidos hacia el interior. En esta zona no se podrá ejecutar construcción de ningún tipo que impida o menoscabe su finalidad, salvo las directamente vinculadas al uso o servicio portuario, en cuyo caso requerirá autorización de la Consejería competente en materia de puertos.

TÍTULO IV

Régimen de policía, infracciones y sanciones

CAPÍTULO I

Infracciones

Artículo 53. *Definición y clasificación de las infracciones.*

1. Son infracciones administrativas en materia de puertos las acciones u omisiones tipificadas y sancionadas por la presente Ley.

2. Las infracciones se clasifican en leves, graves y muy graves, con sujeción a los criterios que se indican en los preceptos siguientes.

Artículo 54. *Tipificación.*

1. Son infracciones leves las acciones u omisiones que, no teniendo la consideración de infracción grave o muy grave, por su trascendencia o importancia de los daños ocasionados estén tipificadas en alguno de los siguientes supuestos:

a) Incumplimiento de las disposiciones, ordenanzas e instrucciones en relación con las operaciones marítimas, y de carga y descarga, almacenamiento, depósito, entrega y recepción de mercancías y otros elementos.

b) Incumplimiento de las ordenanzas sobre ordenación de tráficos y modos de transporte terrestre o marítimo.

c) Realización de operaciones marítimas con peligro para las obras, instalaciones, equipo portuario u otros buques, o sin tomar las precauciones necesarias.

d) Utilización inadecuada o no autorizada de los equipos portuarios.

e) Causar directamente daños a las obras, instalaciones, equipo, mercancías y medios de transporte situados en la zona portuaria.

f) El incumplimiento de las condiciones de los correspondientes títulos administrativos, sin perjuicio de su caducidad o resolución.

g) Publicidad exterior no autorizada en el dominio portuario.

h) Incumplimiento de las normas de funcionamiento y policía del puerto.

i) Cualquier actuación u omisión que cause daño o menoscabo a los bienes del dominio público portuario, o a su uso o explotación.

j) La ocupación del dominio público portuario o del adscrito sin el título correspondiente, siempre que no se obstaculice el desarrollo de las actividades portuarias.

k) Vertido de basuras, escombros o residuos en terrenos, instalaciones, obras o equipos portuarios.

l) Atraque de embarcaciones sin autorización o en lugar distinto del asignado.

m) El incumplimiento de las obligaciones de los titulares de las lonjas portuarias de pescado, en cuanto a la formalización y entrega a la Administración Portuaria de la documentación necesaria para la liquidación de las tasas portuarias vinculadas a la actividad de la lonja.

2. Son infracciones graves las que, no teniendo la consideración de infracción muy grave, se encuentren en alguna de las siguientes circunstancias:

a) Reincidencia en cualesquiera de las faltas tipificadas como leves, antes del plazo establecido para su prescripción.

b) Las que supongan o impliquen lesión o riesgo grave para las personas.

c) El incumplimiento de las normas y ordenanzas sobre seguridad y vertidos al mar no autorizados.

d) La obstrucción al ejercicio de las funciones de policía que correspondan a la Consejería competente en materia de puertos.

e) El falseamiento de la información suministrada a la Administración.

f) La ocupación sin título alguno del dominio público portuario que interfiera o perturbe la normal actividad portuaria.

g) El aumento de la superficie ocupada o el volumen y altura construidos hasta un diez por ciento sobre el proyecto autorizado, sin perjuicio de la caducidad o resolución del título concesional.

3. Son infracciones muy graves las acciones u omisiones tipificadas en los apartados 1 y 2 de este artículo, cuando se den las siguientes circunstancias:

a) Reincidencia en cualesquiera de las faltas tipificadas como graves antes del plazo establecido para su prescripción.

b) Las que impliquen un riesgo muy grave para la salud o seguridad de las vidas humanas.

c) La realización sin el debido título administrativo de cualquier tipo de obras o instalaciones en el dominio portuario, así como el aumento de la superficie ocupada o el volumen y altura construidos sobre los autorizados en más de un diez por ciento, sin perjuicio de la caducidad o resolución del título concesional.

d) El vertido no autorizado desde buques de productos sólidos o líquidos en las aguas portuarias.

Artículo 55. *Prescripción.*

1. El plazo de prescripción de las infracciones será de cinco años para las muy graves, tres años para las graves y un año para las leves. El plazo comenzará a computarse desde la total consumación de la conducta constitutiva de la infracción.

2. Cualquiera que sea el tiempo transcurrido desde la comisión de la infracción, se exigirá la restitución de las cosas y su reposición a su estado anterior.

3. En el supuesto de infracciones continuadas, el plazo de prescripción comenzará a contar desde el momento de la finalización de la actividad o del último acto con el que la infracción se consuma.

Artículo 56. *Responsables.*

1. Serán responsables de la infracción las personas físicas o jurídicas siguientes:

a) En el caso de incumplimiento de las condiciones de las concesiones o autorizaciones, el titular de éstas.

b) En el caso de la realización de obras sin título administrativo suficiente, el promotor de la actividad, el empresario que la ejecuta y el técnico director de la misma.

c) En el caso de infracciones relacionadas con el buque, el naviero y el consignatario respectivo con carácter solidario y, subsidiariamente, el capitán o patrón.

d) En los casos de ocupación sin título, obstrucción a la actuación inspectora o falseamiento en la información, las personas físicas o jurídicas que las ejecutaren.

2. Las sanciones que se impongan a los distintos sujetos como consecuencia de una misma infracción tendrán entre sí carácter independiente.

CAPÍTULO II

Sanciones

Artículo 57. *Normas generales.*

1. Las acciones u omisiones constitutivas de infracción serán sancionadas según las disposiciones contenidas en esta Ley.

2. Si un mismo hecho u omisión fuera constitutivo de dos o más infracciones, se tomará en consideración únicamente aquélla que comporte la mayor sanción.

3. Cuando la infracción pudiera ser constitutiva de delito o falta, se dará traslado al Ministerio Fiscal, suspendiéndose el procedimiento sancionador mientras la autoridad judicial no hubiere dictado sentencia firme o resolución que ponga fin al proceso.

4. En todo caso, deberán iniciarse los procedimientos de suspensión de los efectos y anulación o resolución de los actos administrativos y concesiones en los que presuntamente pudiera ampararse la actuación ilegal.

5. El procedimiento sancionador se ajustará a las normas establecidas en la legislación básica del Estado, salvo en lo que se refiere al plazo máximo en el que debe notificarse la resolución expresa del procedimiento, que no podrá exceder de seis meses. La función de policía especial sobre el dominio público portuario y sobre los servicios portuarios será ejercida por el personal al servicio de la Dirección General competente en materia de puertos, de conformidad con las órdenes y directrices impartidas por el centro directivo. Quienes desempeñen estas funciones de policía especial tendrán el carácter de agentes de la autoridad.

6. Las sanciones impuestas por faltas muy graves prescribirán a los tres años, las impuestas por faltas graves a los dos años y las impuestas por faltas leves al año. El plazo de prescripción de las sanciones se computará desde el día siguiente a aquel en que adquiera firmeza la resolución por la que se impone la sanción, interrumpiéndose por la iniciación del procedimiento de ejecución.

Artículo 58. *Medidas adicionales.*

1. Las acciones u omisiones que sean constitutivas de infracción darán lugar, además de la imposición de la multa que proceda, a la adopción en su caso de las siguientes medidas:

a) La restitución de las cosas o su reposición a su estado anterior.

b) La indemnización de los daños irreparables por cuantía igual al valor de los bienes destruidos o del deterioro causado.

c) La caducidad del título administrativo, cuando sea procedente por incumplimiento de sus condiciones.

d) La inhabilitación del infractor para ser titular de autorizaciones y de concesiones administrativas por un plazo no superior a un año en caso infracciones graves y hasta tres años en las muy graves.

2. Cuando la restitución y reposición al estado anterior no fuera posible; y, en todo caso, cuando se hayan producido daños y perjuicios, los responsables de la infracción deberán abonar las indemnizaciones que procedan.

3. Cuando el beneficio sea superior a la indemnización, se tomará para la fijación de ésta, como mínimo, la cuantía de aquél.

4. Cuando los daños fueran de difícil evaluación, el órgano competente para imponer la sanción tendrá en cuenta para fijar la indemnización los siguientes criterios, debiendo aplicar el que proporcione el mayor valor:

a) Coste teórico de la restitución y reposición.

b) Valor de los bienes dañados.

c) Beneficio obtenido por el infractor con la actividad ilegal.

Artículo 59. *Multas.*

1. Las infracciones leves serán sancionadas con multas hasta treinta mil euros.

2. Las infracciones graves serán sancionadas con multas de treinta mil y uno hasta ciento cincuenta mil euros.

3. En caso de infracción muy grave las sanciones serán de ciento cincuenta mil y uno hasta seiscientos mil euros.

4. Las infracciones muy graves, consistentes en la realización de obras en el dominio portuario sin título administrativo que lo autorice, serán sancionadas con multas del cincuenta por ciento del valor de las obras e instalaciones.

5. Las sanciones de multa podrán hacerse efectivas con una reducción del 20 por ciento sobre la cuantía correspondiente que se haya consignado en la notificación de la incoación del procedimiento sancionador, acumulable a la reducción prevista en la legislación estatal básica, y será efectiva siempre que dicho pago se efectúe en cualquier momento anterior a la resolución. El abono anticipado con la reducción anteriormente señalada, salvo que proceda imponer además otras medidas adicionales, deberá estar determinada en la notificación de iniciación del procedimiento y su efectividad estará condicionada al desistimiento o renuncia de cualquier acción o recurso en vía administrativa contra la sanción.

La reducción prevista en el párrafo anterior no procederá cuando el infractor sea reincidente.

Artículo 60. *Graduación de las sanciones.*

La cuantía de las sanciones se determinará en función del beneficio obtenido por la comisión de la infracción, la relevancia externa de la conducta infractora, la intencionalidad o negligencia del sujeto infractor y el daño causado.

Artículo 61. *Órganos competentes.*

1. La competencia para la imposición de las sanciones previstas en la Ley, corresponderá:

a) Al Director General competente en materia de puertos, en los supuestos de infracciones leves.

b) Al Consejero competente en materia de puertos, en los supuestos de infracciones graves.

c) Al Gobierno de Cantabria, a propuesta de la Consejería competente en materia de puertos, en los supuestos de infracciones muy graves.

2. La cuantía de las multas podrá ser actualizada o modificada por el Gobierno de Cantabria, de acuerdo con las variaciones que experimenten los índices de precios al consumo.

CAPÍTULO III

Medidas de policía portuaria

Artículo 62. *Inspección y vigilancia.*

1. Sin perjuicio de las competencias municipales, se atribuye a la Dirección General competente en materia de puertos la potestad de inspección y de vigilancia con relación a los servicios y las operaciones que se desarrollan en los puertos y en el resto de instalaciones incluidas en el ámbito de aplicación de la presente Ley, cualquiera que sea el régimen de utilización del dominio público portuario o la forma de prestación de los servicios.

2. La actuación inspectora se llevará a cabo por el personal designado por la Dirección General competente en materia de puertos. En cualquier caso, los inspectores tienen el carácter y la potestad de autoridad en el ejercicio de sus funciones.

3. La potestad inspectora comprende, entre otras, las atribuciones siguientes:

a) Visitar las obras, las construcciones, las instalaciones y el resto de los servicios en los cuales se hacen actividades portuarias.

b) Acceder a la documentación administrativa, financiera, contable o de cualquier otra naturaleza, necesaria para el ejercicio de la función inspectora, con la posibilidad de requerir a este efecto los informes, los documentos y los antecedentes que se estimen pertinentes.

c) Comprobar el cumplimiento de los requisitos y del resto de exigencias previstas por la legislación aplicable.

d) Verificar que las actividades portuarias se hacen con adecuación a la normativa aplicable.

e) Acceder a los terrenos de propiedad privada donde deben hacerse las comprobaciones y actuaciones correspondientes.

f) Levantar las actas de denuncia que se formulen en materia portuaria.

4. En los puertos de titularidad de la Comunidad Autónoma de Cantabria, el personal que hace de guardamuelles tiene como misión prevenir, evitar y denunciar las infracciones que se puedan cometer en relación con lo que dispone la presente Ley, y dará cuenta de sus actuaciones a las diversas autoridades competentes por razón de la materia.

5. En los puertos en régimen de concesión las tareas definidas por el apartado 4 se prestarán de acuerdo con lo que establece la legislación de seguridad privada.

Artículo 63. *Medidas para garantizar el tráfico portuario.*

1. El Director General competente en materia de Puertos podrá adoptar las medidas necesarias para garantizar el tráfico portuario y la disponibilidad de los espacios portuarios, atraques y puntos de amarre. A tales efectos, podrá proponer al Consejero competente en materia de puertos que adopte la declaración de abandono de un barco, lo que permitirá su traslado o desguace, según su estado de conservación.

En los supuestos en los que el fondeo o localización de un barco en aguas portuarias obstaculizara el acceso al canal de navegación o impidiera el paso de la bocana del puerto, el Director General competente en materia de puertos previo requerimiento al armador, consignatario o titular del barco por cualquier medio técnico que permitiera acreditar su fehaciencia, podrá adoptar las medidas de emergencia que considere oportunas a fin de garantizar la navegabilidad y el tráfico portuario.

2. La adopción del citado acuerdo exige, en todo caso, la notificación personal a su titular, armador, consignatario o naviero, y en el caso de que no fuera ésta posible, la publicación en el Boletín Oficial de Cantabria, y el otorgamiento del trámite de vista del expediente y audiencia del interesado.

3. Se presume que existe abandono del barco cuando estuviera atracado, amarrado, fondeado o varado en seco en el mismo lugar dentro del puerto, durante más de seis meses

y no se hubieran abonado las tarifas y cánones correspondientes a dichos períodos, de forma consecutiva.

4. En los supuestos en que, declarado el abandono del barco, se estimase que no es conveniente su desguace o hundimiento, el Director General competente en materia de Puertos podrá proceder a su embargo y posterior subasta. Del precio obtenido así, se deducirán los gastos efectuados y los cánones y tarifas devengados y no abonados, así como cualquier otra cantidad que resulte necesaria para satisfacer los daños producidos al dominio público portuario o a la explotación del puerto, siempre que estuvieran debidamente justificados. La cantidad restante se depositará en la cuenta o tesorería de la Comunidad Autónoma, a disposición de su titular, hasta cinco años después de que se practique la subasta.

5. En el caso de que se optara por el desguace, el Director General competente en materia de Puertos podrá proceder a la enajenación de los restos del barco, descontando los gastos ocasionados y las cantidades devengadas y no satisfechas a la entidad. Si tras ello existiera saldo favorable, se procederá de la misma forma que en el apartado anterior.

Artículo 64. *Medidas para garantizar el cobro de los ingresos.*

1. El impago de tres recibos consecutivos o cinco alternos de las tarifas o cánones por los servicios portuarios, o por la utilización y explotación de bienes portuarios, faculta al Director General competente en materia de Puertos para suspender temporalmente la prestación del servicio a los particulares o entidades deudores y para impedir, en su caso, la utilización del espacio portuario.

2. De igual modo, el Director General competente en materia de Puertos podrá exigir, en los casos de barcos con deudas impagadas, el previo pago de la tarifa por el servicio o canon de ocupación antes de autorizar la entrada al puerto o la utilización de los espacios portuarios.

A estos efectos, podrá requerir al propietario o titular del barco para que deposite en las dependencias de la Consejería competente en materia de puertos garantías económicas o avales bancarios suficientes, que cubran las cantidades adeudadas y las que se prevea que se devengarán.

Disposición adicional primera. *Zona de servicios de instalaciones portuarias.*

Mientras no se proceda a delimitar la zona de servicio de los puertos e instalaciones portuarias, de acuerdo con lo establecido en el apartado 2 del artículo 6 de esta Ley, se considerará zona de servicio de los puertos e instalaciones portuarias de la Comunidad Autónoma de Cantabria el conjunto de espacios y superficies de agua incluidos en la zona de servicio existente a la entrada en vigor de la presente Ley, delimitados en las actas de traspaso correspondientes. En el supuesto de que no se hubieran formalizado las actas de adscripción de los bienes de dominio público marítimo-terrestre a que se refiere el Real Decreto 2623/1982, de 24 de julio, sobre traspaso de funciones y servicios de la Administración del Estado a la Comunidad Autónoma de Cantabria, en materia de puertos, la zona de servicio de los puertos de titularidad autonómica será la establecida a los efectos tarifarios en la Resolución del Director General de Puertos y Señales Marítimas de 6 de marzo de 1967, que se refería a la anteriormente denominada provincia de Santander.

Disposición adicional segunda. *Lonjas portuarias de pescado.*

1. En las lonjas portuarias de pescado se deberán realizar las actividades de control del proceso de comercialización en origen, gestión de las instalaciones de comercialización de la primera venta, gestión de tasas vinculadas a la utilización de la lonja por actividades pesqueras, explotación de un servicio comercial y aquellas otras operaciones complementarias o vinculadas con las funciones de comercialización y control de los productos de la pesca fresca.

2. La gestión de las instalaciones de la lonja se realizará por la correspondiente cofradía de pescadores del puerto o entidad equivalente, para lo que se otorgará por la Consejería competente en materia de puertos la pertinente concesión demanial que habilite su ocupación y aprovechamiento.

3. El título administrativo que permita la explotación de la lonja y ocupación de los bienes de dominio público portuario podrá autorizar la realización por la cofradía de pescadores de determinadas actividades o prestación de servicios a usuarios del puerto en el que gestionen los servicios de la lonja de primera venta del pescado fresco. De igual forma, las actividades complementarias para el sector pesquero, tales como suministro de combustible, varadero, reparaciones y marina seca, podrán efectuarse por las cofradías de pescadores siempre que se incluyan en el título administrativo que habilite la ocupación y explotación de la lonja.

4. En el supuesto de que la cofradía de pescadores del correspondiente puerto o entidad equivalente rechazara o renunciara con posterioridad a la gestión de las instalaciones de la lonja, la Consejería competente en materia de puertos podrá convocar concurso público para la explotación de las actividades e instalaciones a que se refiere el número anterior.

Disposición adicional tercera. *Entidad Pública Empresarial.*

En el marco de lo previsto en la Ley de Régimen Jurídico del Gobierno y de la Administración de la Comunidad Autónoma de Cantabria, se podrá crear una Entidad Pública Empresarial, con personalidad jurídica propia y plena capacidad de obrar para el cumplimiento de los fines establecidos en su Ley de creación, adscrita a la Consejería competente en materia de puertos que, bajo su control y tutela, ejerza competencias de la administración portuaria en la planificación, construcción, gestión y explotación del sistema portuario de titularidad de la Comunidad Autónoma de Cantabria.

Disposición transitoria primera. *Aprobación del Plan de Puertos e Instalaciones Portuarias.*

El Gobierno de Cantabria aprobará el Plan de Puertos e Instalaciones Portuarias de Cantabria en el plazo máximo de un año, contado desde la fecha de entrada en vigor de esta Ley. Hasta que se apruebe el Plan se podrá continuar la tramitación de los expedientes y, en su caso, la ejecución de las obras e infraestructuras portuarias, siempre que el estudio, proyecto básico, anteproyecto o proyecto de ejecución hubiera sido aprobado inicialmente en la forma legalmente establecida.

Disposición transitoria segunda. *Instalaciones y servicios de los puertos.*

Los puertos existentes a la entrada en vigor de la presente Ley deberán contar para el desarrollo de su actividad y funcionamiento, al menos, con los siguientes servicios e instalaciones: balizamiento, suministro general de agua, electricidad y carburante, sistemas higiénico-sanitarios y de depuración o recogida de residuos y vertidos, servicios de comunicaciones.

A estos efectos, en el plazo de un año a contar de la entrada en vigor de la presente Ley los titulares de concesiones demaniales o de obra pública deberán acreditar ante la Dirección General competente en materia de puertos, por cualquiera de los medios admitidos, la disponibilidad y pleno funcionamiento de las instalaciones y servicios previstos en el párrafo anterior. En el mismo plazo, la Dirección General competente en materia de puertos garantizará el pleno funcionamiento de los servicios señalados en el apartado anterior, en los puertos gestionados directamente por la Dirección General.

Disposición derogatoria única.

Quedan derogadas cuantas disposiciones de igual o inferior rango contradigan lo dispuesto en la presente Ley.

Disposición final primera. *Desarrollo reglamentario y supletoriedad de la legislación estatal.*

El Gobierno de Cantabria dictará, a propuesta de la Consejería competente en materia de puertos, las disposiciones necesarias para el desarrollo y ejecución de la presente Ley.

Supletoriamente, será de aplicación lo establecido en la legislación estatal vigente en materia de puertos.

Disposición final primera. *Entrada en vigor.*

La presente Ley entrará en vigor el mismo día de su publicación en el Boletín Oficial de Cantabria.

ANEXO

A los efectos establecidos en el apartado 2 del artículo 2 de esta Ley, tienen la consideración de puertos e instalaciones marítimo y portuarias de titularidad de la Comunidad Autónoma de Cantabria los puertos, dársenas e instalaciones portuarias o marítimas que a continuación se relacionan: Castro Urdiales, con sus instalaciones de Saltacaballo, Ontón y Mioño; Laredo; Colindres; Santoña, con sus instalaciones de Quejo; Suances, con sus instalaciones en la Ría; Comillas; y San Vicente de la Barquera, con sus instalaciones de Unquera.

§ 121

Ley 3/1996, de 16 de mayo, de puertos de la Comunidad Autónoma de la Región de Murcia

Comunidad Autónoma de la Región de Murcia
«BORM» núm. 120, de 25 de mayo de 1996
«BOE» núm. 238, de 2 de octubre de 1996
Última modificación: 29 de diciembre de 2023
Referencia: BOE-A-1996-21849

EL PRESIDENTE DE LA COMUNIDAD AUTÓNOMA DE LA REGIÓN DE MURCIA

Sea notorio a todos los ciudadanos de la Región de Murcia que la Asamblea Regional ha aprobado la Ley 3/1996, de 16 de mayo, de Puertos de la Comunidad Autónoma de la Región de Murcia.

Por consiguiente, al amparo del artículo 30, dos, del Estatuto de Autonomía, en nombre del Rey, promulgo y ordeno la publicación de la siguiente Ley:

EXPOSICIÓN DE MOTIVOS

La Constitución española, dé 27 de diciembre de 1978, establece en su artículo 148.1.6.a que las comunidades autónomas podrán asumir competencias en materia de puertos de refugio, puertos y aeropuertos deportivos y, en general, los que no desarrollen actividades comerciales, y en el artículo 149 reserva al Estado la competencia exclusiva sobre puertos de interés general.

Por su parte, el Estatuto de Autonomía para la Región de Murcia, aprobado por la Ley Orgánica 4/1982, de 9 de junio, reformado por la Ley Orgánica 4/1994, de 24 de marzo, recoge en su artículo 10.1.5), como competencia exclusiva de la Comunidad Autónoma, las materias relativas a puertos de refugio, así como a puertos, helipuertos y aeropuertos deportivos y, en general, los que no desarrollen actividades comerciales.

Con base en estas previsiones constitucionales y estatutarias, los Reales Decretos 2925/1982, de 12 de agosto; 2970/1983, de 19 de octubre, y 1595/1984, de 1 de agosto, materializan el traspaso de funciones y servicios de la Administración del Estado a la Comunidad Autónoma de la Región de Murcia en materia de puertos.

La asunción por parte de la Comunidad Autónoma de la Región de Murcia de competencia exclusiva en materia de puertos deportivos y puertos de refugio obliga a establecer una normativa propia y específica que, respetando un uso racional de los recursos naturales, aborde la construcción y explotación de los puertos, así como las actividades, instalaciones y construcciones permitidas en la zona de servicio portuario, acordes con el planeamiento municipal y que asegure la prestación de los servicios públicos básicos a la marina deportiva y pesquera.

TÍTULO PRELIMINAR

Disposiciones generales

Artículo 1.

Se regirán por la presente Ley la construcción y explotación de puertos e instalaciones portuarias realizadas en el litoral de la Región de Murcia, destinadas a cubrir los servicios demandados por las embarcaciones deportivas y pesqueras. Así como el uso y explotación de los ya existentes, y cuya titularidad ostenta la Comunidad Autónoma de la Región de Murcia.

Están excluidos del ámbito de aplicación de la presente Ley los puertos e instalaciones marítimas cuya competencia exclusiva corresponde constitucionalmente al Estado.

Artículo 2.

A los efectos de esta Ley se considera:

1. Puerto regional: El recinto de agua abrigada, natural o artificialmente, así como la superficie terrestre contigua e instalaciones y accesos terrestres, que permiten realizar las operaciones requeridas por la flota pesquera y deportiva y sus usuarios con independencia de otras instalaciones portuarias.

2. Zona portuaria de uso náutico-deportivo: La zona ubicada en un puerto ya existente que se destina a la prestación de servicios a las embarcaciones deportivas.

3. Zona de servicio portuaria: Se considera zona de servicio portuaria al espacio formado por la superficie de agua abrigada y la superficie de terrenos que la rodea, necesarias para la realización de las actividades, instalaciones y construcciones, tendentes a la prestación de los servicios portuarios definidos en la presente Ley.

4. Instalación náutico-deportiva: Es aquélla fija o desmontable adscrita a la Comunidad Autónoma que no reuniendo los requisitos de puertos deportivos permite el atraque de embarcaciones.

Artículo 3.

Las aguas marítimas y los terrenos ocupados por tos puertos, zonas portuarias de uso náutico-deportivo y las instalaciones náutico-deportivas de la Región de Murcia constituyen bienes de dominio público marítimo-terrestre, adscritos a la Comunidad Autónoma de la Región de Murcia.

El acceso a los mismos será libre y gratuito, sin más limitaciones que la que imponga su adecuada y correcta explotación.

TÍTULO I

Planificación, proyectos y construcciones

CAPÍTULO I

Planificación

Artículo 4.

1. La Comunidad Autónoma de la Región de Murcia determinará, mediante los instrumentos de ordenación urbanística y medioambientales oportunos, las zonas de exclusión a efectos de cualquier intervención de las reguladas en la presente Ley y los niveles de protección y prescripciones que deberán incorporar las obras e instalaciones nuevas, según las diferentes tipologías recogidas en el artículo 2, con el objeto de asegurar:

a) El uso racional de los recursos naturales.
b) La debida conservación de los ecosistemas costeros.
c) La integración de las obras e instalaciones en el medio físico.
d) La armonización del paisaje.

e) La compatibilidad con los sistemas generales, y demás determinaciones urbanísticas.

2. Tendrán carácter preferente las iniciativas que tiendan a satisfacer demandas pesqueras. Las náutico-deportivas y turísticas se desarrollarán con arreglo al siguiente orden de prioridades:

1. Zonas de uso náutico-deportivo en puertos existentes.
2. Instalaciones náutico-deportivas.
3. Puertos deportivos con abrigo natural.
4. Puertos deportivos con abrigo artificial.

3. Cuando las necesidades del sector pesquero lo requieran, la Comunidad Autónoma de la Región de Murcia determinará la inclusión en un puerto deportivo de una zona de servicio con línea de atraque para uso pesquero, dentro de un esquema de ordenación que separe adecuadamente los tráficos.

Artículo 5.

1. La Comunidad Autónoma de la Región de Murcia podrá construir y explotar directamente obras e instalaciones para todos los usos de navegación, por sí misma o en colaboración con otras entidades públicas o privadas.

2. La explotación directa por la Comunidad Autónoma de la Región de Murcia de los puertos e instalaciones náutico-deportivas se realizará a través de la Consejería de Política Territorial y Obras Públicas.

Artículo 6.

1. La Comunidad Autónoma de la Región de Murcia podrá otorgar concesión administrativa para la construcción y explotación de obras e instalaciones destinadas a la navegación de cualquier tipo, a personas naturales o jurídicas que previamente lo soliciten, y de acuerdo con el procedimiento establecido en la presente ley.

Asimismo, y en los términos establecidos en la Ley de Costas y, en especial, en el artículo 49 de la misma, la Comunidad Autónoma de la Región de Murcia podrá otorgar autorizaciones para la realización de actividades acordes con los usos portuarios y que se desarrollen en zona de dominio público marítimo terrestre adscrito a la misma.

2. Corresponderá al Consejero competente en materia de puertos el otorgamiento de las concesiones a que se refiere el punto anterior, así como, las posibles prórrogas y ampliaciones de plazo.

Corresponderá al director general con competencias en materia de litoral el otorgamiento de las autorizaciones.

3. En la zona de servicio de los puertos, de las zonas portuarias de uso náutico-deportivo e instalaciones náutico-deportivas pueden llevarse a cabo actividades, instalaciones y construcciones ajustadas al destino propio de cada puerto, zona portuaria de uso náutico-deportivo e instalación náutico-deportiva y también todas las que sean complementarias de las actividades esenciales.

4. En la zona de servicio también se pueden autorizar usos e instalaciones comerciales, culturales, deportivas, lúdicas y recreativas vinculadas con la actividad portuaria o marítima que favorezcan el equilibrio económico y social de los puertos, zonas portuarias de uso náutico-deportivo e instalaciones náutico-deportivas.

5. En el dominio público portuario adscrito puede autorizarse la instalación de señales informativas y rótulos indicadores de establecimientos o empresas autorizadas por la Administración portuaria y los que correspondan a la realización de determinados actos deportivos y culturales de carácter temporal, convenientemente autorizados.

6. Las personas titulares de autorizaciones o concesiones para la utilización del dominio público portuario quedan obligadas a informar a la Administración portuaria de las incidencias que produzca tal utilización y a cumplir con las instrucciones que dicha Administración les dicte.

Artículo 7.

1. Las concesiones para la instalación y explotación de las infraestructuras relacionadas en el artículo 2 de la presente ley, se tramitarán de acuerdo con lo previsto en la vigente Ley de Contratos del Sector Público.

2. Las concesiones y autorizaciones para la prestación de los servicios públicos básicos que seguidamente se detallan, se adjudicarán mediante concurso público, salvo que se trate de su instalación en un espacio concesional previamente otorgado, en cuyo caso se adjudicarán directamente al titular de dicha concesión.

Son servicios públicos básicos los siguientes:

a) La utilización de los lugares de amarre o anclaje de uso público tarifado y
b) El servicio de varada.
c) La utilización de grúas y de otros elementos de transporte.
d) El suministro de agua, electricidad y carburantes.
e) La utilización de las zonas de aparcamiento de vehículos establecidas en los espacios portuarios.
f) Los otros servicios portuarios que se determinen por vía reglamentaria.

3. Las concesiones y autorizaciones para la prestación de otros servicios diferentes a los del apartado anterior, o para la realización de otras actividades en zona portuaria fuera del espacio concesional previamente otorgado se podrán adjudicar directamente al solicitante o mediante la convocatoria de un concurso, siempre que su objeto no entorpezca la prestación de los servicios básicos y los usos sean compatibles con la legislación sectorial aplicable.

En el primer caso, presentada una solicitud a la que se acompañará la documentación exigida por el artículo 8 de esta Ley, se iniciará un trámite de competencia de proyectos, mediante anuncios que se publicarán en el Boletín Oficial de la Región de Murcia y en dos periódicos de mayor difusión regional, indicándose la apertura de un plazo de un mes para la presentación de otras solicitudes que tengan el mismo objeto.

El titular de la Consejería competente en materia de puertos, a propuesta del Director General de Transportes y Puertos, seleccionará aquel proyecto de entre los presentados que conlleve una mejora del canon, menor superficie ocupada, mayor coste de la inversión a efectuar, la funcionalidad de las obras que se proponen, su adaptación al medio, la originalidad del proyecto, la máxima compatibilidad con otros usos portuarios y cualesquiera otros extremos de similar naturaleza que favorezcan los intereses del puerto.

Seleccionado un proyecto se continuará con los trámites previstos en los artículos 8 y siguientes de esta Ley.

4. Cuando el solicitante de una concesión o autorización administrativa sea un organismo de la Administración pública regional o de su Administración institucional, un ayuntamiento o un organismo público dependiente de este, o un organismo o entidad dependiente de la Administración del Estado, o una entidad sin ánimo de lucro, aquellas podrán ser otorgadas de forma directa sin necesidad de acudir a los procedimientos de concurrencia establecidos en los apartados anteriores, no pudiendo en este caso transmitir a un particular dicha concesión.

Lo anterior no será de aplicación cuando el objeto concesional esté comprendido en los supuestos relacionados en los puntos 1 y 2 de este artículo, con la excepción del 2.2.b).

5. Si la convocatoria de un concurso para el otorgamiento de concesión o autorización se produjese durante la tramitación de una solicitud de concesión o autorización, el interesado tendrá derecho, en caso de no resultar adjudicatario del título, al cobro de los gastos de elaboración del proyecto, que serán fijados en las bases del concurso según estimación efectuada por la Administración, siempre que el anteproyecto y el estudio de viabilidad fueran aprovechados por la Administración en el expediente de licitación.

6. El concurso podrá declararse desierto si ninguna de las ofertas presentadas reúne las condiciones adecuadas.

7. La Administración no está obligada a otorgar los títulos de utilización del dominio público portuario que se soliciten con arreglo a las determinaciones del plan o normas aprobadas, pudiendo ser denegadas.

CAPÍTULO II

Proyectos

Sección 1.ª Autorizaciones y concesiones en dominio público marítimo-terrestre adscrito a la Comunidad Autónoma

Artículo 8.

1. Los interesados en realizar cualquiera de las actuaciones en el ámbito territorial previsto en esta sección deberán presentar la correspondiente solicitud, acompañada de memoria descriptiva, proyecto básico o de construcción, en su caso, del resguardo acreditativo de la prestación de la fianza provisional, de una memoria económico-financiera, y, en el caso de construcción de las obras públicas el correspondiente estudio de viabilidad que se refiere el artículo 247 de la Ley de Contratos del Sector Público.

2. La memoria descriptiva o el proyecto deberán describir con suficiente grado de detalle la actuación a realizar, para lo que incluirá como mínimo:

La descripción de la actividad.
La extensión de la zona de dominio público marítimo-terrestre o portuario a ocupar.
Las características básicas de las obras e instalaciones.
La valoración de las obras e instalaciones.
En caso de contener elementos estructurales o que comporten alguna complejidad técnica, deberá estar suscrito por técnico competente.

3. La fianza provisional será del 2 por 100 del presupuesto estimado de las obras e instalaciones a realizar.

Otorgada la concesión o autorización, se constituirá la fianza definitiva, elevando la provisional al 5 por 100 del presupuesto de las obras e instalaciones.

El interesado perderá la fianza constituida si desistiera de la petición o renunciara al título.

Los peticionarios que, habiendo prestado fianza provisional, no hubieran obtenido la concesión o la autorización, podrán solicitar la devolución de la misma.

La fianza definitiva será devuelta al año de la aprobación del reconocimiento de las obras, salvo en los supuestos de renuncia y caducidad, con deducción de las cantidades que, en su caso, deban hacerse efectivas en concepto de penalidades y responsabilidades en que haya podido incurrir el concesionario.

El derecho a la devolución de las fianzas prescribirá si no ha sido solicitada en el plazo de cinco años, a partir del momento en que sea procedente.

4. La memoria económico-financiera contendrá los costes de construcción y explotación, incluidos los gastos financieros, el porcentaje contable de amortización de los activos y el beneficio neto empresarial, antes de impuestos, para cada año de la concesión o autorización; y el detalle de las tarifas o precios máximos a cobrar a los usuarios de los diferentes servicios e instalaciones, así como su forma de actualización o revisión.

En las solicitudes de autorización de ocupación de dominio público portuario de temporada, con plazo inferior al año, la memoria económico-financiera podrá limitarse al siguiente contenido:

a) Relación pormenorizada de todos los costes e ingresos estimados de la actividad a desarrollar.
b) Beneficio neto estimado, antes de impuestos, para el periodo de la autorización.
c) Coste de la inversión a realizar.

Artículo 9.

1. Examinada la petición, si el contenido del proyecto se opone de manera notoria a lo dispuesto en las disposiciones vigentes, se acredita su inviabilidad o existen razones de interés público debidamente motivadas, se denegará y archivará, sin más trámite que la audiencia previa al peticionario.

2. Para continuar la tramitación del expediente se requerirán aquellos informes preceptivos establecidos por la legislación sectorial que le sea de aplicación. Los informes citados se deberán emitir en el plazo de 20 días.

Transcurrido dicho plazo sin haberse evacuado, proseguirá la tramitación del expediente en el caso de que los mismos no sean vinculantes.

3. Simultáneamente con la petición de los informes citados, se abrirá en los expedientes de concesión y en los de autorización que impliquen obras de dragado o que la Comunidad Autónoma estime conveniente, un periodo de información pública durante un plazo de 20 días.

Aquellos proyectos que por su naturaleza requieran someterse a evaluación de impacto ambiental, adaptarán su tramitación al procedimiento establecido en la legislación medioambiental vigente.

4. El órgano competente resolverá sobre la solicitud fijando las condiciones de otorgamiento, que notificará al peticionario para que, en 10 días naturales manifieste su aceptación. Si no hiciere manifestación alguna o no aceptara las condiciones ofertadas, se declarará concluido el expediente por desistimiento del peticionario, con pérdida de la fianza constituida.

Artículo 9 bis.

1. El concesionario que desee continuar la explotación del puerto, zona o instalación náutico-deportiva más allá del plazo de la concesión puede solicitar a la Administración portuaria, una vez transcurridas las dos terceras partes del plazo de la concesión, la adjudicación de una nueva concesión administrativa.

2. Si se produce la solicitud a que se refiere el apartado 1, salvo que la Administración portuaria opte por alguna forma de gestión directa, se anunciará en el Boletín Oficial de la Región de Murcia, a fin de que en el plazo de 6 meses puedan presentar otras solicitudes terceras personas interesadas en la gestión. Transcurrido este plazo, se convocará un concurso entre quienes hubieran presentado solicitud para la adjudicación de la concesión.

Para la participación en dicho concurso se tendrán en cuenta los criterios de la Ley de Contratos de las administraciones públicas, entre otros, el de solvencia técnica.

En este concurso se otorgará un derecho de tanteo al antiguo concesionario, siempre que cumpla los requisitos siguientes:

a) No haber incurrido en incumplimiento de las cláusulas de la concesión.

b) Haber gestionado satisfactoriamente la instalación durante el plazo de la concesión, y haber procedido a corregir las deficiencias observadas por la Administración, de la forma y en los plazos indicados por ésta.

3. En el caso de que el concurso no se resuelva a favor del antiguo concesionario, éste no mantiene ningún derecho sobre la concesión, y se aplica a todos los efectos el régimen que esté determinado al finalizar el plazo de la concesión.

4. Si el adjudicatario del concurso no acepta las condiciones de gestión y explotación establecidas por la Administración, se iniciarán las gestiones necesarias encaminadas a otorgar la concesión al siguiente clasificado, sin que haya que convocar un nuevo concurso.

Sección 2.ª Concesiones que impliquen nueva ocupación del dominio público marítimo-terrestre

Artículo 10.

Cuando las solicitudes presentadas impliquen nuevas adscripciones de bienes de dominio público marítimo-terrestre a la Comunidad Autónoma de la Región de Murcia, para la construcción de nuevos puertos, instalaciones portuarias, o de ampliación o modificación de los ya existentes, el expediente se tramitará de conformidad con el procedimiento que al efecto establece la Ley 22/1988, de 28 de julio, de Costas, y su Reglamento General de desarrollo y ejecución.

CAPÍTULO III

Construcciones

Artículo 11.

1. La Administración Regional así como el resto de organismos públicos implicados en las acciones y actividades reguladas en este capítulo, actuarán conforme a criterios de sostenibilidad y ecoeficacia y tendrán en cuenta los posibles efectos del cambio climático sobre el dominio público portuario, adoptando cuantas medidas fueran necesarias para evitar daños al patrimonio cultural y al medio ambiente.

La Administración portuaria, en caso de que, en coordinación con la administración competente en materia de cambio climático, realice una diagnosis sobre los efectos del cambio climático en el sistema portuario, puede requerir a los gestores de las infraestructuras portuarias que evalúen cuáles son dichos efectos en la infraestructura, los servicios y las operaciones portuarias.

La Administración portuaria, de acuerdo con la normativa en materia de cambio climático, puede requerir a los gestores de las infraestructuras portuarias que elaboren estudios técnicos sobre el cambio del clima marítimo y su efecto en las infraestructuras, en los servicios y las operaciones portuarias.

Si de los estudios a los que se refiere el párrafo anterior se deriva la necesidad de efectuar obras o actuaciones esenciales para garantizar la seguridad de la infraestructura, los servicios y las operaciones no previstas en el título o contrato concesional original, el departamento competente en materia de puertos debe exigir a la empresa concesionaria su ejecución, con el correspondiente reequilibrio económico, si procede, de acuerdo con la inversión prevista.

2. Las obras se ejecutarán conforme al proyecto de construcción que deberá aprobarse antes del inicio de estas, pudiendo el peticionario presentarlo con su solicitud.

3. Los puertos deportivos emplazados en el Mar Menor deberán obtener el distintivo de "puerto sostenible" en un plazo no inferior a 2 años. El cuidado del medio ambiente a través del fomento del reciclaje de residuos, la eficiencia energética y la eliminación de emisiones contaminantes será de esta forma obligatoria en los puertos deportivos ubicados en el Mar Menor, que tendrá que ser un espacio libre de hidrocarburos, aguas negras y grises, y de contaminación acústica reducida. Los puertos del Mar Menor deberán por tanto disponer de sistemas de recogida y tratamiento de todas las aguas sucias que se generen en el puerto, en los aseos, en las zonas de limpieza y pintura de embarcaciones e incluso en las propias embarcaciones, así como de papeleras y ecopuntos de recogida selectiva. Asimismo, las embarcaciones de primera matriculación que naveguen en el Mar Menor deberán disponer de un certificado ECO y no podrán navegar en estas aguas las embarcaciones y motos acuáticas con motores de dos tiempos de carburación, las de alta velocidad, y las que emitan altos niveles de ruido. También se prohíbe el fondeo de embarcaciones y la colocación de elementos de amarre, salvo fondeaderos ecológicos debidamente autorizados. El distintivo deberá ser renovado de forma anual.

Artículo 12.

En el título de otorgamiento de la concesión se fijarán las condiciones pertinentes para la ejecución de la obra y la prestación del servicio público y, en todo caso, las siguientes:

a) Objeto y extensión de la ocupación.

b) Obras o instalaciones a realizar por el adjudicatario con referencia al proyecto respectivo.

c) Plazo de comienzo y terminación de las obras.

d) Plazo por el que se otorga la concesión. El plazo máximo de duración de las concesiones de obra pública y de las concesiones demaniales no podrá exceder del previsto en la legislación estatal reguladora del contrato de concesión de obra pública y en la de régimen económico y de prestación de servicios de los puertos, respectivamente.

e) Cánones y tasas a abonar por el adjudicatario.

f) Régimen de utilización, pública o privada, incluyendo en su caso las tarifas a abonar por el público, con descomposición de sus factores constitutivos como base de futuras revisiones.

g) En los casos de utilización lucrativa, obligación del adjudicatario de facilitar cuanta información le solicite la Administración sobre los resultados económicos de la explotación.

h) Condiciones que como resultado de la evaluación de impactos, se consideren necesarias para no perjudicar al medio.

i) Señalización marítima y de las zonas de uso público, de conformidad con las previsiones establecidas por el organismo competente en la materia.

j) Obligación del adjudicatario de mantener en buen estado el dominio público, obras e instalaciones.

k) Obligación del adjudicatario de constituir un depósito suficiente para los gastos de reparación o levantamiento y retirada, parcial o total, de las obras e instalaciones, a su costa, a la extinción del título correspondiente, salvo decisión en contrario de la Administración competente.

l) Causas de caducidad, conforme a las establecidas en el artículo 24.

m) Prescripciones técnicas al proyecto, en su caso.

n) Terrenos, obras e instalaciones sujetos a reversión.

ñ) Obligación del titular de la concesión de reparar los daños que puedan causarse en la costa o playas.

Artículo 13.

1. La realización de obras e instalaciones en un puerto que no estén incluidas en el proyecto de construcción aprobado deben ser previamente autorizadas por la Consejería de Política Territorial y Obras Públicas.

2. A la solicitud se le unirá proyecto de construcción o instalación a realizar.

3. Los proyectos de ampliación que modifiquen sustancialmente la configuración y los límites exteriores del puerto deportivo deberán incluir un estudio de impacto ambiental cuando por la importancia de la actuación sean susceptibles de modificar o alterar de forma notable el medio ambiente.

4. En la tramitación de los expedientes de ampliación o modificación, se observarán las normas que les sean de aplicación contenidas en el título I de la presente Ley.

Artículo 14.

El plazo de la concesión comenzará a contar desde el día siguiente a la fecha de notificación del otorgamiento de la misma.

TÍTULO II

Régimen y explotación

CAPÍTULO I

Concesiones

Artículo 15.

1. La explotación y conservación de las concesiones otorgadas por la Comunidad Autónoma estará a cargo del adjudicatario del título concesional.

2. La celebración de contratos entre el concesionario y otra persona física o jurídica para la gestión de la concesión, o parte de ella, deberán ser sometidos a aprobación de la Consejería de Política Territorial y Obras Públicas, que los denegará si del perfeccionamiento pudiera derivarse la división efectiva de aquélla o suponga menoscabo para la explotación.

3. Los gestores y usuarios por cualquier título, de la concesión quedarán obligados por las prescripciones que rigen para la misma.

Artículo 16.

1. La ocupación o aprovechamiento del dominio público portuario en virtud de una concesión, devengará el correspondiente canon a favor de la Administración regional.

2. Las concesiones otorgadas por la Comunidad Autónoma de la Región de Murcia que impliquen una previa concesión de ocupación del dominio públicoterrestre otorgada por la Administración del Estado, devengarán además del canon de ocupación a favor del Estado, un canon de ocupación o aprovechamiento por las obras e instalaciones a ejecutar, a favor de la Administración regional. Para su cálculo no se tendrá en consideración el valor de la superficie ocupada.

3. Están obligados al pago del canon, en la cuantía y condiciones que se determinan en esta Ley, los titulares de las concesiones antes mencionadas.

4. La base imponible del canon establecido en el punto primero del presente artículo será el valor unitario del bien ocupado o aprovechado por la superficie y el tiempo solicitado. El tipo de gravamen será el 4% sobre el valor de la base, por lo que el canon vendrá dado por la siguiente expresión:

$$Canon= 0,04 \times Vu \times S \times T$$

donde:

Vu= valor unitario del bien ocupado o aprovechado (€/m^2/día). Este valor se aprobará por Orden del Consejero de Fomento e Infraestructuras.

S= Superficie ocupada (en m^2)

T= periodo de tiempo solicitado (en días)

No obstante lo anterior, en el caso de concesiones que tengan por objeto la construcción y/o explotación de un puerto deportivo, zona portuaria de uso náutico-deportivo o instalación náutica deportiva, la cuantía del canon de ocupación o aprovechamiento se calculará mediante la siguiente expresión:

$$C = B \times S \times K1 \times K2$$

Conceptos:

1) C= Canon anual de ocupación o aprovechamiento.

2) B= Valor base (€/m^2). Este valor se aprobará por Orden del Consejero de Fomento e Infraestructuras.

3) S= Superficie total de atraque en m^2. Se entiende por superficie de atraque la que figure en el estudio de viabilidad o documento que lo sustituya y que sirva de base a la Administración para la licitación de la concesión del correspondiente puerto.

Para su cálculo se tendrán en cuenta las siguientes consideraciones:

a) Las dimensiones de las diferentes embarcaciones se ajustarán a las siguientes dimensiones tipo:

Eslora embarcación admisible(e)	Eslora asignada	Manga asignada
E ≤ 6 m	6 m	2,4 m
6 m < E ≤ 8 m	8 m	3,0 m
8 m < E ≤ 10 m	10 m	3,5 m
10 m < E ≤ 12 m	12 m	4,0 m
12 m < E ≤ 15 m	15 m	4,5 m
15 m < E ≤ 18 m	18 m	5,0 m
18 m < E ≤ 21 m	21 m	5,5 m
21 m < E ≤ 24 m	24 m	6,0 m
24 m < E ≤ 30 m	30 m	6,5 m

b) En el caso de marinas secas, los m² se corresponden con la superficie ocupada en planta por las estanterías multiplicado por el número de alturas más uno.

c) Los m^2 de atraque totales serán la suma de los m^2 de atraque a pantalanes + m^2 de atraque a muelles + (m^2 en marinas secas*0,5).

4) K1=0,65 cuando S>10.000 m^2
K1=1 cuando S≤10.000 m^2

5) K2=1-[0,60xI/12.000.000]
K2=0,4 cuando I>12.000.000 €

Siendo "I" la inversión en euros, IVA excluido, que figure en el estudio de viabilidad o documento que lo sustituya y que sirva de base a la Administración para la licitación de la concesión del correspondiente puerto.

Cuando las actividades a desarrollar, distintas de las relacionadas directamente con los lugares de amarre, tengan carácter comercial y lucrativo, se devengará, además, un canon de explotación. El carácter comercial y lucrativo de toda concesión vendrá determinado por la obtención o no de beneficios, con independencia de la personalidad jurídica del concesionario.

La base imponible del canon de explotación será el importe estimado de los beneficios netos anuales, antes de impuestos, que sea previsible obtener en la utilización del dominio público durante el periodo concesional. La estimación de dichos beneficios se realizará, para los dos primeros años, teniendo en cuenta el estudio económico-financiero que facilite el solicitante de la concesión. En los siguientes años se realizará sobre la base de las informaciones y documentos que, previo requerimiento de la Administración, deberán ser aportados por el concesionario. En ningún caso esta estimación será inferior al 20% del importe de la inversión, a realizar por el solicitante.

El tipo de gravamen del canon de explotación será el 5% sobre el valor de la base.

5. La base imponible del canon establecido en el apartado segundo del presente artículo será el valor de las obras e instalaciones susceptibles de explotación y aprovechamiento.

El tipo de gravamen será el 1,5 por ciento sobre el valor de la base imponible.

Cuando las actividades a desarrollar, tengan carácter comercial y lucrativo se devengará, además, un canon de explotación. La base imponible será, en este caso, el importe estimado de los beneficios netos anuales, antes de impuestos que sea previsible obtener en la utilización del dominio público durante el periodo concesional. La estimación de dichos beneficios se realizará, para los dos primeros años, teniendo en cuenta el estudio económico-financiero que facilite el solicitante de la concesión. En los siguientes años se realizará sobre la base de las informaciones y documentos que, previo requerimiento de la Administración, deberán ser aportados por el concesionario. En ningún caso esta estimación será inferior al veinte por ciento del importe de la inversión a realizar por el solicitante.

El tipo de gravamen del canon de explotación será el 5 por ciento sobre el valor de la base.

6. Los cánones de ocupación o de aprovechamiento y de explotación por la concesión para explotación de instalaciones propias del sector pesquero podrán tener una reducción de hasta el 90 % cuando el titular de la autorización sea una cofradía de pescadores.

Por la autoridad portuaria se podrá establecer la exención total de los cánones anteriores cuando el titular de la concesión sea una cofradía de pescadores. Para que pueda establecerse la procedencia de la citada exención será preciso que se realicen por parte de la citada cofradía desembolsos o contribuciones que redunden en la mejora del dominio público desde el punto de vista de las instalaciones y/o espacio concedido, la eficiencia energética, la mejora de las condiciones medioambientales, la eficiencia en el uso de los espacios, la creación de empleo, la promoción de la cultura de la pesca tradicional, y similares, siendo por ello consideradas de interés portuario por la Administración.

Los titulares de las embarcaciones de pesca pertenecientes a una cofradía de pescadores de un puerto podrán tener una reducción de hasta el 75 % del canon de ocupación o aprovechamiento y de explotación por la autorización de instalaciones portuarias en dicho puerto. Asimismo, podrán tener una reducción de hasta el 50 % las actividades industriales relacionadas con el sector acuícola que sean relevantes para este sector primario, por la creación de empleo, por las inversiones que generen, o por su interés

para la promoción de la acuicultura regional, previo informe justificativo de la consejería competente en materia de acuicultura.

Se podrá establecer una reducción adicional de hasta el 40 % sobre la anterior cuando se justifiquen pérdidas como consecuencia de acontecimientos climatológicos extraordinarios o quebrantos que por su violencia, imprevisibilidad y ajenidad a la conducta humana puedan ser constitutivos de fuerza mayor. Esta reducción adicional se aplicará previa solicitud razonada del sujeto pasivo y no se reflejará en ningún caso en el título de otorgamiento.

Se podrá aplicar una reducción de hasta un 40 % de los cánones de ocupación y/o explotación al sector industrial y hostelero portuario, y a las actividades auxiliares vinculadas a la náutica deportiva, cuando se justifiquen pérdidas como consecuencia de acontecimientos climatológicos extraordinarios o quebrantos que por su violencia, imprevisibilidad y ajenidad a la conducta humana puedan ser constitutivos de fuerza mayor. Esta reducción se aplicará previa solicitud razonada del sujeto pasivo, justificada documentalmente, y será aplicable, entre otros, a los siguientes sujetos pasivos:

a) Las personas físicas o jurídicas ocupantes de naves, edificios o locales cuyo título tenga por objeto exclusivo la actividad de suministros navales, talleres y similares.

b) Las personas físicas o jurídicas ocupantes de naves y explanadas cuyo título tenga por objeto exclusivo la actividad de varadero y marina seca de embarcaciones.

c) Las personas físicas o jurídicas ocupantes de locales, edificios y explanadas cuyo título tenga por objeto exclusivo la actividad de hostelería.

d) Las personas físicas o jurídicas ocupantes de explanadas cuyo título tenga por objeto exclusivo la actividad de gestión de aparcamientos.

e) Las personas físicas o jurídicas ocupantes de locales, naves o instalaciones desmontables cuyo título tenga por objeto exclusivo actividades relacionadas con el transporte de pasajeros, con la formación y el aprendizaje náutico deportivo.

Los concesionarios de puertos deportivos, zonas portuarias de uso náutico deportivo e instalaciones náutico-deportivas, podrán obtener una reducción de hasta un 40 % del canon de ocupación y/o explotación, cuando justifiquen la aplicación en su ámbito de las reducciones señaladas en el párrafo anterior. Las reducciones deben ser aplicadas a sus usuarios en las condiciones establecidas para quienes posean títulos que legitimen para la ocupación o aprovechamiento en los puertos gestionados directamente por la Comunidad Autónoma de la Región de Murcia, y que se detallan anteriormente.

Será requisito necesario para obtener las bonificaciones previstas en este punto que el concesionario se encuentre al corriente en el cumplimiento de todas las obligaciones derivadas de la concesión.

7. Estarán exentas del pago de los cánones de ocupación o aprovechamiento y de explotación, las ocupaciones realizadas por la Cruz Roja Española, dedicadas a las labores propias que tiene encomendadas esta institución, así como las ocupaciones dedicadas a la realización de actividades que sean calificadas por la Consejería competente en materia de puertos, de relevante interés humanitario o interés social.

8. Los cánones de ocupación y aprovechamiento y de explotación podrán ser revisados como consecuencia de variaciones de costes, con sujeción a lo establecido por el ordenamiento jurídico y, en su caso, en la forma determinada en el título correspondiente.

9. El canon de ocupación o aprovechamiento se devengará a partir de la fecha de notificación de la resolución de otorgamiento de la concesión. El canon de explotación se devengará a partir de la fecha de inicio de la explotación.

10. La consejería competente en materia de puertos, en el concurso que se convoque para el otorgamiento de una concesión en un puerto deportivo, zona portuaria de uso náutico-deportivo o instalación náutico deportiva, o durante la vigencia de dichas concesiones a solicitud del concesionario, podrá determinar que el canon de ocupación o aprovechamiento a satisfacer a la Administración regional se efectúe en una parte que no exceda del 35% del total del canon inicial, a través de obras de mejora que sean consideradas de interés portuario por la Administración, aunque no se encuentren estrictamente dentro del recinto portuario, o de desembolsos o contribuciones regulares al mantenimiento de infraestructuras estratégicas para el desarrollo económico de la Región de

Murcia, ya sean vías de comunicación terrestres en los entornos portuarios (viales, puentes, y otros de análoga naturaleza) como marítimas (canales, golas) necesarios para la navegación, excluyéndose aquellas destinadas a usos comerciales y de restauración, y siempre que no se trate de obras de conservación y mantenimiento a las que está obligado el concesionario.

Dicha valoración se aprobará por el órgano concedente, en su caso, previo informe técnico que tendrá en cuenta el importe de las obras a ejecutar y el plazo de vencimiento de la concesión, en función de la valoración de las referidas obras de mejora.

Igualmente, durante la vigencia de dichas concesiones el importe anual del canon de ocupación a satisfacer a la Administración regional podrá reducirse hasta un 35% cuando el concesionario realice regatas o actividades para el fomento de los deportes náuticos vinculados al turismo y/o promoción de la sostenibilidad y lucha contra el cambio climático.

En aquellos casos en que el concesionario devengue además un canon a la Administración del Estado por ocupación del dominio público marítimo-terrestre adscrito, vinculado a la concesión y no le resulte de aplicación una reducción de canon por dicha Administración del Estado, de conformidad con la legislación de costas, el importe del canon anual de ocupación a satisfacer a la Administración regional podrá reducirse un 50%.

Para la aplicación de las reducciones contempladas en los dos párrafos anteriores, el concesionario, anualmente y durante la última quincena del mes de noviembre, deberá presentar para su aprobación un calendario de regatas o actividades para el fomento de los deportes náuticos vinculados al turismo, promoción de la sostenibilidad y lucha contra el cambio climático.

El calendario deberá ser aprobado por resolución por la dirección general competente en materia de puertos en el plazo de un mes, entendiéndose esta favorable si no se emite en el plazo citado. La justificación del cumplimiento de dicho calendario con los datos y documentos requeridos deberá presentarse semestralmente ante la Administración competente en materia de puertos. En el caso de que el concesionario no justifique la realización de las actividades, le será girado el importe de la reducción indebida del canon, en el siguiente semestre.

11. Cuando la Consejería competente en materia de puertos convoque concursos para el otorgamiento de concesiones, los pliegos de bases podrán contener entre los criterios para su resolución, la mejora de los cánones.

12. Las cesiones de derechos de usos de amarre en los puertos gestionados en régimen de concesión se otorgarán con carácter personal a un solo titular para una embarcación.

Los derechos de uso de los amarres no perduran en ningún caso más allá del plazo correspondiente al título concesional.

Estas cesiones quedan condicionadas al cumplimento de los siguientes requisitos:

a) La cesión se instrumentará en documento público o privado, y se comunicará anualmente a la dirección general competente en materia de puertos.

b) El cedente debe tener su título inscrito previamente en el registro de usuarios de amarres de embarcaciones de recreo gestionado por el concesionario.

c) Deberá acreditarse ante el tenedor del registro que está al corriente de las tasas y cuotas de mantenimiento portuarias y su compromiso a liquidar los tributos a que quede sujeta la operación de cesión.

Los concesionarios de puertos deportivos, zonas portuarias de uso náutico-deportivo e instalaciones náutico-deportivas tienen derecho a exigir al cedente por su intervención hasta un 1% del precio del contrato, sin perjuicio de los derechos de traspaso que se hayan pactado en el contrato.

Los derechos de uso de puntos de amarre gestionados directamente por la Comunidad Autónoma tendrán una duración máxima de un año, renovable en períodos iguales.

13. Todos los puertos deportivos, zonas portuarias de uso náutico-deportivo e instalaciones náutico-deportivas en régimen de concesión, deberán llevar un registro actualizado de los usuarios de amarres, y, en especial, de las transmisiones de los derechos de uso sobre ellos.

El registro de usuarios de amarre es el instrumento de publicidad para la gestión de los amarres en los puertos deportivos, zonas portuarias de uso náutico-deportivo e instalaciones náutico-deportivas, sujetas a concesión administrativa.

La inscripción de los usuarios es preceptiva y se regulará mediante orden de la Consejería competente en materia de puertos.

Cualquier interesado en la adquisición de un derecho de uso de amarre podrá exigir al transmitente que aporte en el momento de la venta certificado del concesionario sobre la titularidad de dicho derecho, que sobre el mismo no hay cargas o trabas, y que está al corriente de las cuotas de mantenimiento.

Los cambios de titularidad y de características que puedan producirse deberán reflejarse en el asiento correspondiente.

Artículo 17.

1. Las concesiones se otorgarán sin perjuicio de tercero y dejando a salvo los derechos preexistentes.

2. El plazo será el que se determine en el título correspondiente, de conformidad con lo previsto en el artículo 12, apartado d).

Artículo 18.

La aprobación técnica de los proyectos llevará implícita la declaración de utilidad pública y la necesidad de ocupación de los bienes y adquisición de derechos, a los fines de expropiación forzosa y ocupación temporal.

Artículo 19.

Los bienes y derechos expropiados se incorporan al dominio público marítimo-terrestre desde su ocupación, en la forma prevista en el título concesional, sin que el primer concesionario esté obligado al pago del canon de ocupación por los terrenos expropiados a su costa para su incorporación a la concesión.

Artículo 20.

1. Las concesiones se inscribirán en el Registro de la Propiedad.

2. Extinguida la concesión, la inscripción será cancelada de oficio o a petición de la Administración o del interesado.

Artículo 21.

1. La concesión, otorgada por la Comunidad Autónoma de la Región de Murcia en el dominio público portuario, podrá transmitirse por actos ínter vivos, previa autorización de la Administración, que tendrá derecho de tanteo y retracto, debiendo ejercer el de tanteo en el plazo de tres meses y el de retracto en el de un año, ambos a contar desde la correspondiente notificación, que comprenderá las condiciones esenciales de la transmisión.

2. La constitución de hipotecas y otros derechos de garantía sobre las concesiones deberá ser autorizada por la Administración regional.

3. En los supuestos de adjudicación de la concesión mediante remate judicial, la Administración podrá ejercer el derecho de retracto en el plazo de tres meses, a contar desde el momento en que aquélla tenga conocimiento de la adjudicación.

4. En caso de fallecimiento del concesionario, sus causahabientes, a título de herencia o legado, podrán subrogarse en los derechos y obligaciones de aquél en el plazo de un año. Transcurrido dicho plazo sin manifestación expresa a la Administración concedente, se entenderá que renuncian a la concesión.

Artículo 22.

La concesión podrá ser modificada:

a) Cuando se hayan alterado los supuestos determinantes de su otorgamiento.

b) En caso de fuerza mayor a petición del titular.

c) Cuando lo exija su adecuación a los planes o normas urbanísticas, en cuyo caso el concesionario perjudicado tendrá derecho a una indemnización, de conformidad con lo dispuesto en el artículo 89 de la Ley de Costas o supletoriamente en la legislación general de expropiación forzosa.

Artículo 23.

La concesión se extinguirá por alguna de las siguientes causas:

a) Vencimiento del plazo de otorgamiento.
b) Revisión de oficio en los casos previstos en la Ley 30/1992, de 26 de noviembre.
c) Revocación por alteración de los supuestos físicos existentes en el momento del otorgamiento, cuando no sea posible la modificación del título.
d) Renuncia del adjudicatario, aceptada por la Administración, siempre que no tenga incidencia negativa sobre el dominio público o su utilización o cause perjuicio a terceros.
e) Mutuo acuerdo entre la Administración y el adjudicatario.
f) Caducidad.
g) Rescate.

Artículo 24.

1. La Administración, previa audiencia del titular, declarará la caducidad en los siguientes casos:

a) No iniciación, paralización o no terminación de las obras injustificadamente durante el plazo que se fije en las condiciones del título.
b) Abandono o falta de utilización durante un año, sin que medie justa causa.
c) Impago del canon o tasa en plazo superior a un año.
d) Alteración de la finalidad del título.
e) Incumplimiento de las condiciones que se hubieran establecido como consecuencia de la previa evaluación de sus efectos sobre el dominio público marítimo-terrestre.
f) Privatización de la ocupación, cuando la misma estuviera destinada a la prestación de servicio al público.
g) Invasión del dominio público no otorgado.
h) Aumento de la superficie construida, volumen o altura máxima en más de un 5 por 100 sobre el proyecto autorizado.
i) No constitución del depósito requerido por la Administración para la reparación o el levantamiento de las obras e instalaciones.
j) En general, por incumplimiento de otras condiciones cuya inobservancia esté expresamente sancionada con la caducidad en el título correspondiente y de las básicas o decisorias para la adjudicación, en su caso, del concurso convocado según el artículo 7 de la presente Ley.

2. En los demás supuestos de incumplimiento o en caso de infracción grave conforme a la presente Ley, la Administración podrá declarar la caducidad, previa audiencia del titular y demás trámites reglamentarios.

Artículo 25.

1. Incoado el expediente de caducidad, la Administración podrá disponer la paralización inmediata de las obras o la supresión del uso y explotación de las instalaciones, previa audiencia en este último caso del titular afectado y una vez desestimadas sus alegaciones.
2. Para declarar la caducidad, se seguirá el procedimiento establecido en la legislación de puertos del estado, debiendo notificarse la resolución expresa del mismo en el plazo de seis meses desde el acuerdo de incoación.
La declaración de caducidad comportará la pérdida de la fianza.

Artículo 26.

El plazo de vencimiento será improrrogable, salvo que en el título de otorgamiento se haya previsto expresamente lo contrario, en cuyo caso, a petición del titular y a juicio de la

Administración, podrá ser prorrogado siempre que aquél no haya sido sancionado por infracción grave, y no se supere el plazo máximo legalmente establecido.

Artículo 27.

1. En todos los casos de extinción de una concesión, la Administración regional decidirá sobre el mantenimiento de las obras e instalaciones, o su levantamiento y retirada del dominio público y de su zona de servidumbre de protección por el interesado y a sus expensas. Dicha decisión se adoptará de oficio o a instancia de aquél, a partir del momento anterior al vencimiento que reglamentariamente se determine en caso de extinción normal por cumplimiento del plazo, y en los demás supuestos de extinción en el momento de la resolución del correspondiente expediente.

2. A partir del momento que se indica en el número anterior, el titular de la concesión constituirá el depósito suficiente para responder de los gastos de levantamiento de las obras o instalaciones y retirada fuera del dominio público marítimo-terrestre y su zona de servidumbre de protección, o de reparación de aquéllas, de acuerdo con la resolución adoptada y la tasación ejecutoria señalada por la Administración y a resultas de la liquidación que proceda.

3. En caso de que se opte por el mantenimiento, en la fecha de extinción de la concesión revertirán a la Administración gratuitamente y libres de cargas todas las obras e instalaciones. La Administración podrá continuar la explotación o utilización de las instalaciones, por alguno de los procedimientos establecidos en la presente Ley.

Artículo 28.

La valoración del rescate de las concesiones se efectuará con arreglo a lo dispuesto en la legislación de costas, debiendo tenerse en cuenta entre las reglas allí establecidas además, las relativas a la posible obsolescencia tecnológica de la inversión ejecutada y a su rentabilidad, que modularán el valor de las obras o instalaciones.

Artículo 28 bis.

1. Las obras e instalaciones construidas en los puertos de la Comunidad Autónoma de la Región de Murcia sometidos a concesión o autorización administrativa y que no coincidan con las contempladas en los proyectos de ejecución aprobados y que sirvieron de base para el otorgamiento del título concesional, podrán ser legalizadas por el órgano de la Administración regional competente en materia portuaria cuando sea posible, se estime conveniente y se cumplan las condiciones establecidas para dicho otorgamiento, y ello sin perjuicio de la incoación del correspondiente expediente sancionador que se tramitará en pieza separada.

2. El procedimiento a realizar para dicha legalización será el siguiente:

Los titulares de la correspondiente concesión o autorización deberán presentar ante la Dirección General de Transportes y Puertos, solicitud de legalización de las obras e instalaciones no autorizadas previamente, junto con los siguientes documentos.

a) Proyecto de legalización, suscrito por técnico competente y con arreglo a los requisitos establecidos en el artículo 8 de la Ley de Puertos de la Comunidad Autónoma de la Región de Murcia.

b) Resguardo acreditativo de la prestación de la fianza del 5 por ciento del valor de las obras e instalaciones cuya legalización se pretende.

c) Memoria económico-financiera, en su caso, que contendrá la documentación establecida en el artículo 8 de la Ley de Puertos de la Comunidad Autónoma de la Región de Murcia.

La Dirección General de Transportes y Puertos continuará con la tramitación del expediente siguiendo el procedimiento establecido en el artículo 9 de la Ley de Puertos de la Comunidad Autónoma de la Región de Murcia, recabando el informe de las demás administraciones públicas implicadas, el cual deberá ser favorable.

Concluida la fase de tramitación, la Consejería competente en materia de puertos, dictará resolución motivada sobre la procedencia o improcedencia de la legalización de las

obras e instalaciones. Legalización que, en su caso, podrá ser total o parcial. Cuando no proceda la legalización de las obras e instalaciones éstas serán demolidas por el titular de la concesión o por la Administración a costa de aquél, pudiendo llevar aparejada la declaración de caducidad de la concesión.

Las obras e instalaciones legalizadas devengarán el correspondiente canon a favor de la Comunidad Autónoma de la Región de Murcia.

CAPÍTULO II

Autorizaciones

Artículo 29.

Las autorizaciones otorgadas por la consejería competente en materia de puertos para la realización de actividades o prestación de servicios y que se desarrollen en el dominio público de los puertos gestionados directamente por la Comunidad Autónoma de la Región de Murcia quedarán sujetas a las siguientes prescripciones:

1. La ocupación del dominio público portuario mediante autorización solo podrá realizarse en caso de que no se ejecuten obras o instalaciones fijas.

2. Las actividades e instalaciones deberán ser compatibles con los usos portuarios y con los fines propios marcados por la Administración autonómica.

3. Las autorizaciones se otorgarán con carácter personal e intransferible ínter vivos, no serán inscribibles en el Registro de la Propiedad y se sujetarán a los pliegos de condiciones generales y particulares determinados por la Administración autonómica, cuyo contenido se adaptará a lo establecido en el artículo 12 de la presente ley.

4. El plazo de vencimiento se determinará en el título correspondiente y no podrá exceder de cinco años. Cuando el solicitante de una autorización administrativa sea en ese momento titular de la misma, se le podrá adjudicar de nuevo, únicamente solicitando la prestación de fianza, si se hubiera devuelto y notificando al Ayuntamiento competente el otorgamiento concedido.

Este procedimiento solamente podrá ser aplicado si se dan las condiciones siguientes:

a) El solicitante se encuentre al corriente de todas sus obligaciones con la administración otorgante.

b) La actividad desarrollada sea favorable para la consecución del interés público.

El plazo máximo durante el que se podrá utilizar este procedimiento será de 15 años desde la adjudicación inicial.

Artículo 30.

1. La ocupación o aprovechamiento del dominio público portuario en virtud de una autorización, devengará el correspondiente canon a favor de la administración regional.

2. Están obligados al pago del canon, en la cuantía y condiciones que se determinan en esta ley, los titulares de las autorizaciones antes mencionadas.

3. La base imponible del canon será el valor unitario del bien ocupado o aprovechado por la superficie y el tiempo solicitado. El tipo de gravamen será el 4% sobre el valor de la base, por lo que el canon vendrá dado por la siguiente expresión:

$$Canon = 0{,}04 \times Vu \times S \times T$$

donde:

Vu= valor unitario del bien ocupado o aprovechado (€/m^2/día). Este valor se aprobará por Orden del Consejero de Fomento e Infraestructuras.

S= Superficie ocupada (en m^2)

T= periodo de tiempo solicitado (en días)

Cuando las actividades a desarrollar tengan carácter comercial y lucrativo se devengará, además, un canon de explotación. El carácter comercial o lucrativo de toda autorización

vendrá determinado por la obtención o no de beneficios, con independencia de la personalidad jurídica de la autorización.

La base imponible será, en este caso, el importe estimado de los beneficios netos anuales, antes de impuestos, que sea previsible obtener en la utilización del dominio público durante el periodo de la autorización. La estimación de dichos beneficios se realizará, para el primer año, teniendo en cuenta el estudio económico-financiero que facilite el solicitante de la autorización. En los siguientes años se realizará sobre la base de las informaciones y documentos que, previo requerimiento de la Administración, deberán ser aportados por el titular de la autorización. En ningún caso esta estimación será inferior al 20% del importe de la inversión a realizar por el solicitante.

El tipo de gravamen del canon de explotación será del 5% sobre el valor de la base.

4. Los cánones de ocupación y explotación para la autorización de la explotación de lonjas en los puertos, así como para otras instalaciones propias del sector pesquero, podrán tener una reducción de hasta el 90 % cuando el titular de la autorización sea una cofradía de pescadores.

Por la autoridad portuaria se podrá establecer la exención total de los cánones anteriores cuando el titular de la concesión sea una cofradía de pescadores. Para que pueda establecerse la procedencia de la citada exención será preciso que se realicen por parte de la citada cofradía desembolsos o contribuciones que redunden en la mejora del dominio público desde el punto de vista de las instalaciones y/o espacio concedido, la eficiencia energética, la mejora de las condiciones medioambientales, la eficiencia en el uso de los espacios, la creación de empleo, la promoción de la cultura de la pesca tradicional, y similares, siendo por ello consideradas de interés portuario por la Administración.

Los titulares de las embarcaciones de pesca pertenecientes a una cofradía de pescadores de un puerto podrán tener una reducción de hasta el 75 % del canon de ocupación o aprovechamiento y de explotación por la autorización de instalaciones portuarias en dicho puerto. Asimismo, podrán tener una reducción de hasta el 50 % las actividades industriales relacionadas con el sector acuícola que sean relevantes para este sector primario, por la creación de empleo, por las inversiones que generen o por su interés para la promoción de la acuicultura regional, previo informe justificativo de la consejería competente en materia de acuicultura.

Se podrá establecer una reducción adicional de hasta el 40 % sobre la anterior cuando se justifiquen pérdidas como consecuencia de acontecimientos climatológicos extraordinarios o quebrantos que por su violencia, imprevisibilidad y ajenidad a la conducta humana puedan ser constitutivos de fuerza mayor. Esta reducción adicional se aplicará previa solicitud razonada del sujeto pasivo y no se reflejará en ningún caso en el título de otorgamiento.

Se podrá aplicar una reducción de hasta un 40 % de los cánones de ocupación y/o explotación al sector industrial hostelero portuario, y a las actividades auxiliares vinculadas a la náutica deportiva, en los mismos términos recogidos para las concesiones en el apartado 6 del artículo 16.

Será requisito necesario para obtener las bonificaciones previstas en este punto que el beneficiario se encuentre al corriente en el cumplimiento de todas las obligaciones derivadas de la autorización.

5. Estarán exentas del pago de los cánones de ocupación o aprovechamiento y de explotación, las ocupaciones realizadas por la Cruz Roja Española, dedicadas a las labores propias que tiene encomendadas esta institución, así como las ocupaciones dedicadas a la realización de actividades que sean calificadas por la Consejería competente en materia de puertos de relevante interés humanitario y social.

6. Los cánones de ocupación y aprovechamiento y de explotación podrán ser actualizados como consecuencia de variaciones de costes, con sujeción a lo establecido por el ordenamiento jurídico y, en su caso, en la forma determinada en el título correspondiente.

7. El canon de ocupación o aprovechamiento se devengará a partir de la fecha de notificación de la resolución de otorgamiento de la autorización. El canon de explotación se devengará a partir de la fecha de inicio de la explotación.

Artículo 31.

1. Las autorizaciones podrán ser revocadas unilateralmente por la autoridad otorgante en cualquier momento, sin derecho a indemnización, cuando resulten incompatibles con obras o planes aprobados con posterioridad, entorpezcan la explotación portuaria, impidan la utilización del espacio portuario para actividades de mejor interés o se hayan modificado las circunstancias existentes en su otorgamiento siendo inconveniente para el interés público su continuación. Corresponderá a la Administración autonómica apreciar las circunstancias anteriores, mediante resolución motivada, previa audiencia del titular de la autorización.

2. Las autorizaciones caducarán por incumplimiento de las cláusulas o condiciones incluidas en el título de la misma, mediante expediente instruido al efecto y previa audiencia del titular. Sin perjuicio de la tramitación del oportuno expediente sancionador.

3. Las autorizaciones que supongan ocupación del dominio público portuario se otorgarán a título de precario y se extinguirán por cualquiera de los supuestos previstos en el artículo 24 de la presente Ley.

TÍTULO III

Régimen de policía

CAPÍTULO I

Potestad de inspección y vigilancia

Artículo 32.

1. La actuación inspectora, tendente a garantizar el cumplimiento de las normas reguladoras de los puertos de competencia de la Comunidad Autónoma de la Región de Murcia, corresponde a la Dirección General de Transportes y Comunicaciones.

2. El personal designado por la Dirección General de Transportes y Comunicaciones tendrá, en el ejercicio de la función inspectora, la consideración de agente de la autoridad. Pudiendo en casos de necesidad para un eficaz cumplimiento de su función, solicitar el apoyo necesario de las Fuerzas y Cuerpos de Seguridad del Estado.

3. Las actuaciones inspectoras se realizarán en relación con toda persona o entidad que se vea afectada por las normas reguladoras de los puertos dependientes de la Administración regional.

4. Las empresas titulares de concesiones y autorizaciones están obligadas a facilitar, a los funcionarios de la Dirección General competente en materia de puertos, debidamente acreditados y en el ejercicio de sus funciones, el examen de las dependencias, obras e instalaciones, servicios y análisis de la documentación administrativa, financiera, contable o de cualquier otra naturaleza que sea necesaria para el ejercicio de la función inspectora, y requerir a tales efectos la información, documentos y antecedentes que, de forma justificada, se estimen pertinentes.

Artículo 32 bis.

1. La Dirección General de Transportes y Puertos podrá proceder, previo apercibimiento, a la ejecución forzosa de los actos administrativos, salvo en los supuestos en que se suspenda su ejecución de acuerdo con la ley, o cuando la Constitución o la ley exijan la intervención de los tribunales.

La ejecución forzosa se regirá por lo establecido en la Ley de Régimen Jurídico de las Administraciones Públicas y del Procedimiento Administrativo Común, sin perjuicio de la posible apertura del correspondiente expediente sancionador.

2. La ocupación de superficies de dominio público portuario o de inmuebles o instalaciones sitos en ellas, sin el correspondiente título que lo autorice, dará lugar al ejercicio de la facultad de desahucio en vía administrativa, previa instrucción del pertinente procedimiento, en el que deberá darse audiencia al interesado.

Artículo 32 ter.

1. Corresponde a la Comunidad Autónoma de la Región de Murcia la propiedad de los buques abandonados en la zona de servicio de los puertos de su titularidad.

2. Se consideran abandonados aquellos buques que permanezcan durante más de tres meses atracados, amarrados o fondeados en el mismo lugar dentro del puerto, sin actividad apreciable exteriormente, y sin haber abonado las correspondientes tasas, y así lo declare el órgano directivo competente en materia de puertos.

La declaración de abandono exigirá la tramitación del correspondiente procedimiento administrativo, en el que se acreditarán las circunstancias expresadas y en el que se dará audiencia al propietario, al naviero, al patrón o capitán o, en su caso, al consignatario del buque, en la forma prevista en la normativa estatal básica.

3. Declarado el abandono del buque por la dirección general competente en materia de puertos, esta dará traslado del expediente a la consejería con competencias en hacienda, para proceder, bien a su venta en pública subasta, ingresando el producto de la enajenación en el Tesoro Público Regional, una vez canceladas las deudas a su favor por las correspondientes tasas y tarifas, así como los gastos del procedimiento; o bien procederá al hundimiento del buque cuando, por su estado, así lo aconsejen razones de seguridad marítima

Artículo 32 quáter.

1. La dirección general competente en materia de puertos, previo informe de Capitanía Marítima, cuando un buque presente peligro de hundimiento en el puerto o constituya un riesgo grave que pueda perjudicar a la actividad portuaria o suponer un peligro notorio para las personas, bienes del dominio público portuario, o el medio ambiente, requerirá al armador o consignatario para que el buque abandone el puerto, sea reparado o se adopten las medidas procedentes.

Desatendido dicho requerimiento, la dirección general competente en materia de puertos podrá, respecto al buque y su carga, trasladarlo o proceder a la descarga, venta en pública subasta o a su hundimiento, en la forma establecida en el artículo anterior, a costa de aquellos, en lugar donde no perjudique la actividad portuaria, la navegación o la pesca, y no constituya un riesgo grave para las personas, los bienes del dominio público portuario, o el medio ambiente. A este último efecto, se solicitará informe de las consejerías competentes en materia de pesca y de medio ambiente, que dispondrán de un plazo de quince días para su emisión. Transcurrido dicho plazo, sin haberse emitido el preceptivo informe por dichas consejerías, este se entenderá favorable, y se continuará con la tramitación del expediente.

2. En los supuestos de hundimiento de buques en las aguas de un puerto que, ya sea por el propio buque o por la carga transportada, afecte a la actividad portuaria o constituyan un riesgo grave para las personas, los bienes del dominio público portuario o el medio ambiente, la dirección general competente en materia de puertos requerirá a sus propietarios, armadores, consignatarios o a las compañías aseguradoras, para que procedan a su remoción y señalará dónde deben situar su carga, combustible, sus restos o el buque una vez reflotado, dentro del plazo que al efecto se determine, así como las garantías o medidas de seguridad a tomar para evitar un nuevo hundimiento.

La dirección general competente en materia de puertos, podrá, por razones de urgencia, inclusive antes de iniciado el plazo fijado, exigir que se adopten medidas o adoptarlas a costa de los obligados, tales como señalización, iluminación o cualquier otra que se estime apropiada, al objeto de disminuir o evitar el peligro real o potencial.

Si incumplieran las órdenes o acuerdos de la dirección general competente en materia de puertos, esta podrá utilizar para la remoción del buque hundido, de su combustible o de la carga que se encuentre a bordo o se haya caído del mismo, los medios de ejecución forzosa previstos en el ordenamiento jurídico, quedando obligado, en todo caso, el propietario o armador a sufragar los gastos ocasionados.

Si este no abonase, en el plazo establecido, las cantidades devengadas por la remoción, la dirección general competente en materia de puertos podrá ordenar la enajenación de los restos del buque en la forma establecida en el artículo anterior, deduciendo del importe

obtenido los gastos ocasionados. Si no fuera suficiente, la diferencia será exigida por vía de apremio.

Por remoción, a los efectos de esta ley debe entenderse la puesta a flote, la retirada, traslado, desguace o destrucción deliberada de buques naufragados, de su carga y su combustible, incluido todo lo que esté o haya estado a bordo de tal buque o de cualesquiera otros bienes hundidos, con la finalidad de evitar un peligro o un inconveniente para la navegación, para la normal explotación portuaria, para los recursos naturales o para el medio ambiente marino.

3. Cuando, con ocasión de un procedimiento judicial o administrativo, se hubiere acordado la retención, conservación o depósito de un buque en la zona de servicio de un puerto regional, la dirección general competente en materia de puertos podrá instar del órgano judicial competente el hundimiento del buque o su enajenación en pública subasta, cuando la estancia del buque en el puerto produjera un peligro real o potencial a las personas, a los bienes del dominio público portuario, o causare grave quebranto a la explotación del puerto.

El órgano judicial competente acordará el hundimiento o la venta conforme al procedimiento legalmente previsto en cada caso, salvo que considere imprescindible su conservación para los fines de la instrucción del procedimiento y por el tiempo estrictamente necesario.

Igualmente, se procederá a la venta en pública subasta en los casos en que, por la previsible duración del proceso judicial, exista riesgo de una notable depreciación del buque, depositando el producto de la venta a resultas del procedimiento.

4. En todos los supuestos de embargo, retención judicial o administrativa de buques, para garantizar la actividad portuaria, la dirección general competente en materia de puertos, determinará o modificará la ubicación del buque en el puerto, dando cuenta de ello, en todo caso, a la autoridad que decrete el embargo o retención.

CAPÍTULO II

Procedimiento

Artículo 33.

El plazo para notificar la resolución de los procedimientos sancionadores será de doce meses, transcurrido el cual sin que se produzca aquella se dictará resolución declarando la caducidad del procedimiento y ordenando el archivo de las actuaciones, con los efectos previstos en la legislación vigente.

CAPÍTULO III

Infracciones

Artículo 34.

1. Constituyen infracciones administrativas en el ámbito de los puertos de la Región de Murcia las acciones y omisiones tipificadas y sancionadas en esta Ley.

2. Las infracciones se clasifican en leves, graves y muy graves, con sujeción a los criterios que se indican en los artículos siguientes.

Artículo 35.

Son infracciones leves las acciones u omisiones que, no teniendo la consideración de infracción grave o muy grave, por su trascendencia o por la importancia de los daños ocasionados estén tipificados en alguno de los siguientes supuestos:

a) El incumplimiento leve de las condiciones del correspondiente título concesional o de la autorización administrativa otorgada, sin perjuicio de su caducidad o rescisión si procede.

b) La publicidad exterior no autorizada.

c) Las acciones y omisiones que causen daños o menoscabo a los bienes del dominio público marítimo-terrestre o a su uso.

d) La ejecución de trabajos, obras menores e instalaciones en el puerto sin el debido título administrativo.

e) El incumplimiento parcial o total de otras obligaciones establecidas en ía presente Ley y en las disposiciones que la desarrollen y apliquen, y la omisión de actos que fueren obligatorios conforme a ellas.

f) El uso de las instalaciones portuarias sin autorización, o su defectuosa o inadecuada utilización.

g) El acceso de maquinaría y vehículos industriales a las zonas acotadas o cercadas sin autorización.

h) Abandono de basuras, escombros o residuos de cualquier clase en terrenos, instalaciones, obras o equipos portuarios.

i) El atraque de embarcaciones sin autorización o en lugar distinto del designado.

j) Mantener atracada una embarcación con peligro de hundimiento.

k) La ocupación sin título alguno del dominio público portuario siempre que no se entorpezca la normal actividad portuaria.

Artículo 36.

Son infracciones graves las acciones u omisiones tipificadas en el artículo anterior, cuando supongan lesión a alguna persona que motive baja por incapacidad laboral no superior a siete días, o daños o perjuicios superiores a 1200 € e inferiores a 6000 €, la reincidencia por comisión, en el término de un año, de la misma infracción de carácter leve, cuando así haya sido declarado por resolución firme y, en todo caso, las siguientes:

a) La negativa u obstrucción dolosa al ejercicio de las funciones de inspección que corresponden a la Administración.

b) Las que supongan o impliquen riesgo grave para la salud o seguridad de las personas.

c) El falseamiento de la información suministrada a la Administración por propia iniciativa o a requerimiento de ésta.

d) La ejecución no autorizada de obras e instalaciones en la zona de dominio público portuario, así como el aumento de superficie, volumen o altura construidos sobre los autorizados.

e) La emisión de vertidos o sustancias contaminantes líquidas, sólidas o gaseosas y cualquier otra incidencia o actuación negativa para el entorno terrestre, marítimo o fluvial incluido en la zona de servicio portuaria que implique riesgo grave para la salud de las personas o para el medio ambiente.

f) La ocupación sin título alguno del dominio público portuario interfiriendo la normal actividad portuaria.

Artículo 37.

Son infracciones muy graves las acciones u omisiones tipificadas en los dos artículos anteriores, cuando ocasionen lesión a alguna persona que motive baja por incapacidad laboral superior a siete días, o daños o perjuicios superiores a 6000 €, la reincidencia por comisión, en el término de tres años, de la misma infracción de carácter grave, cuando así haya sido declarado por resolución firme y, en todo caso, las siguientes:

a) Las que supongan o impliquen un riesgo muy grave para la salud o seguridad de vidas humanas.

b) La emisión de vertidos o sustancias contaminantes líquidas, sólidas o gaseosas, y cualquier otra incidencia o actuación negativa para un entorno terrestre, marítimo o fluvial incluido en la zona de servicio portuaria que implique un riesgo muy grave para la salud de las personas o para el medio ambiente.

c) La realización, sin el debido título administrativo conforme a esta ley, de cualquier tipo de obras o instalaciones, así como el aumento de la superficie ocupada o del volumen o de la altura construidos sobre los autorizados, siempre que se hubiera desatendido el requerimiento expreso de la Administración para la cesión de la conducta abusiva o que, habiéndose notificado la incoación de expediente sancionador, se hubiere persistido en tal conducta.

d) La invasión del dominio público no otorgado.

e) La ocupación sin título alguno del dominio público portuario siempre que se hubiera desatendido el requerimiento expreso de la Administración para el cese de la conducta abusiva.

Artículo 38.

1. El plazo de prescripción de las infracciones será de cinco años para las muy graves, tres años para las graves y un año para las leves.

El plazo comenzará a contarse desde la total consumación de la conducta constitutiva de la infracción.

2. En el supuesto de infracciones continuadas, el plazo de prescripción comenzará a contar desde el momento de la finalización de la actividad o del último acto con el que la infracción se consuma. En el caso de que los hechos o actividades constitutivos de infracción fueran desconocidos por carecer de signos externos, dicho plazo se computará desde que éstos se manifiesten.

3. No obstante, cualquiera que sea el tiempo transcurrido desde la comisión de la infracción, se exigirá la restitución de las cosas y su reposición a su estado anterior.

4. Sé considerará que una construcción o instalación está totalmente terminada cuando esté dispuesta para servir al fin previsto sin necesidad de ninguna actuación posterior. A tal efecto, la fecha de terminación será constatada por la Administración y, subsidiariamente por este orden, la de licencia, permiso o autorizaciones de funcionamiento o servicio, o el certificado final de obra suscrito por técnico competente.

Artículo 39.

1. Serán responsables de la infracción las personas físicas o jurídicas siguientes:

a) En el caso de incumplimiento de las condiciones de un contrato o título administrativo, el titular de éste.

b) En el caso de la realización de obras sin título administrativo suficiente, el promotor de la actividad, el empresario que la ejecuta y el técnico director de la misma.

c) En los casos de ocupación sin título, obstrucción a la actuación inspectora y demás acciones u omisiones tipificadas como infracción en esta Ley, las personas físicas o jurídicas que las ejecutaren.

2. Las sanciones que se impongan a los distintos sujetos como consecuencia de una misma infracción tendrán entre sí carácter independiente, salvo que se establezca un régimen diferente en esta Ley.

CAPÍTULO IV

Sanciones y medidas cautelares

Artículo 40.

1. Las acciones u omisiones que sean constitutivas de infracción serán sancionadas según las disposiciones contenidas en esta Ley.

2. Si un mismo hecho u omisión fuera constitutivo de dos o más infracciones, se tomará en consideración únicamente aquella que comporte la mayor sanción.

No obstante, los titulares de concesiones otorgadas con arreglo a la presente Ley podrán ser siempre sancionados por las infracciones que en ella se establezcan, con independencia de otras responsabilidades que, en su caso, sean exigibles.

3. Cuando la infracción pudiera ser constitutiva de delito o falta, se dará traslado al Ministerio Fiscal, suspendiéndose el procedimiento sancionador mientras la autoridad judicial no hubiera dictado sentencia firme o resolución que ponga fin al proceso.

La sanción penal excluirá la imposición de sanción administrativa. De no haberse estimado la existencia de delito o falta, la Administración continuará el expediente sancionador, teniendo en cuenta, en su caso, los hechos declarados probados en la resolución del órgano judicial competente.

En todo caso, deberán cumplirse de modo inmediato las medidas administrativas adoptadas para salvaguardar la actividad portuaria y para la prevención de la contaminación del medio marino, sin que la suspensión del procedimiento sancionador pueda extenderse a la ejecutividad de las medidas para establecer el orden jurídico vulnerado.

4. Asimismo, se iniciarán los procedimientos de suspensión de los efectos y anulación o resolución de los actos administrativos o contratos en los que presuntamente pudiera ampararse la actuación ilegal.

Artículo 41.

1. Las infracciones leves serán sancionadas con multas hasta 3000 €.

Para las siguientes infracciones la sanción será la siguiente:

a) En el supuesto de atraque de embarcaciones sin autorización o en lugar distinto del designado la multa correspondiente ascenderá a 750 euros.

b) En el caso de ocupación sin título alguno del dominio público portuario siempre que no se entorpezca la normal actividad portuaria, la multa será de 1500 euros.

c) Para el supuesto de publicidad exterior no autorizada la multa correspondiente será de 100 euros, cuando la publicidad se realice por medios audiovisuales, y de 50 euros por metro cuadrado, cuando sea a través de vallas o carteles.

d) En el caso de incumplimiento leve de las condiciones del correspondiente título concesional, la sanción será una multa que ascenderá a 400 euros, sin perjuicio de su caducidad o rescisión si procede.

e) Para el caso de ejecución de trabajos, obras menores e instalaciones en el puerto sin el debido título administrativo: multa del 15% del valor de los trabajos, obras e instalaciones, con un máximo de 3000 euros.

2. Las infracciones graves serán sancionadas con multas desde 3001 hasta 30.000 euros.

En el caso de ejecución no autorizada de obras e instalaciones en la zona de dominio público portuario, así como el aumento de superficie, volumen o altura construidos sobre los autorizados la sanción consistirá en: multa del 25% del valor de las obras e instalaciones, con un mínimo de 3001 euros y un máximo de 30.000 euros.

3. Las infracciones muy graves serán sancionadas con multas desde 30.001 hasta 150.000 €.

Artículo 42.

Las acciones u omisiones que sean constitutivas de infracción darán lugar, además de la imposición de la sanción que proceda, a la adopción, en su caso, de las siguientes medidas:

a) La restitución de las cosas o su reposición a su estado anterior.

b) La indemnización de los daños reparables por cuantía igual al valor de los bienes destruidos o del deterioro causado, así como de los perjuicios ocasionados, en el plazo que se fije.

c) Cuando la actuación infractora entorpezca la normal actividad portuaria o lesione derechos o intereses de terceros, la Autoridad Portuaria, previo requerimiento al infractor para el cese en su acción, podrá adoptar a su costa las medidas oportunas conducentes a restablecer el orden jurídico alterado, garantizando la normal navegación y actividad portuaria.

Cuando el beneficio que se deduzca para el infractor de las acciones u omisiones constitutivas de infracción sea superior a la indemnización, se tomará para la fijación de ésta, como mínimo, la cuantía de aquél.

d) La caducidad del título administrativo, cuando sea procedente, por incumplimiento de sus condiciones.

Artículo 43.

La cuantía de las multas y la aplicación de las sanciones accesorias se determinará en función del beneficio obtenido por la comisión de la infracción, la relevancia externa de la conducta infractora, la negligencia o intencionalidad del sujeto infractor, el daño causado, el

número de infracciones cometidas, así como por cualquier otra circunstancia que pueda incidir en el grado de reprochabilidad de la infracción, en un sentido atenuante o agravante.

Artículo 44.

La competencia para la imposición de las sanciones previstas en esta Ley corresponderá:

a) Al Consejo de Gobierno, en los casos de infracciones muy graves.
b) Al Consejero de Política Territorial y Obras Públicas, en los casos de infracciones graves.
c) Al Director General de Transportes y Comunicaciones, en los casos de infracciones leves.

Artículo 45.

1. Cuando la restitución y reposición al estado anterior no fuera posible y, en todo caso, cuando se hayan producido daños y perjuicios, los responsables de la infracción deberán abonar las indemnizaciones que proceden.
2. Cuando el beneficio sea superior a la indemnización, se tomará para la fijación de ésta como máximo, la cuantía de aquél.
3. Cuando los daños fueran de difícil evaluación, la Administración tendrá en cuenta para fijar la indemnización los siguientes criterios, debiendo aplicar el que proporcione el mayor valor:

a) Coste teórico de la restitución y reposición.
b) Valor de los bienes dañados.
c) Beneficio obtenido por el infractor con la actividad ilegal.

Artículo 46.

El importe de las multas, así como el de las indemnizaciones por daños y perjuicios causados, en caso de no satisfacerse en periodo voluntario de pago, serán exigidos por la vía administrativa de apremio.

Asimismo, la Administración regional gozará, para garantizar el cobro de las multas e indemnizaciones y el restablecimiento del orden jurídico vulnerado, de los medios de ejecución forzosa recogidos en la normativa estatal básica.

Disposición adicional. *Tarifas por prestación de servicios portuarios llevados a cabo directamente por la Dirección General de Transportes y Comunicaciones, de la Consejería de Política Territorial y Obras Públicas.*

Téngase en cuenta que esta disposición adicional queda derogada en todo lo que en ella haga referencia a la gestión, liquidación o recaudación de las «Tarifas por prestación de servicios portuarios llevados a cabo directamente por la Dirección General de Transportes y Comunicaciones, de la Consejería de Política Territorial y Obras Públicas». Quedan vigentes las normas contenidas en dicha disposición adicional, reguladoras de los aspectos propios de régimen interior de funcionamiento de los puertos o régimen de policía de los mismos, según establece la disposición derogatoria única.1 de la Ley 7/1997, de 29 de octubre. Ref. BOE-A-1998-3948

El establecimiento de tarifas por la prestación, por parte de la Dirección General de Transportes y Comunicaciones, de servicios portuarios en los puertos gestionados directamente por la Comunidad Autónoma de la Región de Murcia, responde, por una parte, a la necesidad de cubrir los costes que el servicio origina en los distintos centros gestores, y, por otra, a la conveniencia de no realizar competencia desleal con servicios y actividades que son susceptibles de ser prestados o realizados por el sector privado.

En base a ello, en virtud de lo expuesto en el punto tercero del artículo 5 de la presente Ley, y en concordancia con la Sentencia del Tribunal Constitucional 185/1995, de 14 de

diciembre, se han creado las tarifas por los servicios portuarios prestados por la Dirección General de Transportes y Comunicaciones, que se relacionan a continuación:

T-1. Entrada y estancia de buques.
T-2. Atraques.
T-3. Mercancías.
T-4. Pesca fresca.
T-5. Embarcaciones deportivas y de recreo.
T-6. Almacenaje.
T-7. Suministros.
T-8. Servicios diversos.

1.º a) En la presente disposición adicional figuran las cuantías básicas de las tarifas para el año 1996, así como sus reglas generales y particulares de aplicación. Dichas cuantías no incluyen la correspondiente repercusión del Impuesto sobre el Valor Añadido.

b) Las cuantías básicas citadas en el apartado anterior podrán ser modificadas en la correspondiente Ley de Presupuestos de la Comunidad Autónoma de la Región de Murcia.

2. Por la Consejería de Política Territorial y Obras Públicas se dictarán las disposiciones aclaratorias complementarias que puedan ser necesarias para la aplicación de las tarifas que se establecen.

3. La administración y cobro de los precios públicos corresponderá a la Consejería de Política Territorial y Obras Públicas, sin perjuicio de la función inspectora que corresponda a la Consejería de Hacienda y Administración Pública.

Reglas generales de aplicación y definiciones

I. Aguas del puerto

A los efectos de aplicación de estas tarifas, se entiende por aguas del puerto la superficie de agua incluida en la zona de servicio de éste, que comprenderá los espacios incluidos dentro de los diques de abrigo y las zonas necesarias para las maniobras de atraque y de reviro donde no existan éstos.

II. Tipos de navegación

Se considerarán como tipos de navegación los siguientes:

Navegación interior: es la que transcurre íntegramente dentro del ámbito de un determinado puerto o de otras aguas interiores españolas.

Navegación de cabotaje: es la que, no siendo navegación interior, se efectúa entre puertos o puntos situados en zonas en las que España ejerce soberanía, derechos soberanos o jurisdicción.

Navegación exterior: es la que se efectúa entre puertos o puntos situados en zonas en las que España ejerce soberanía, derechos soberanos o jurisdicción, y puertos o puntos situados fuera de dichas zonas.

Navegación extranacional: es la que se efectúa entre puertos o puntos situados fuera de las zonas en las que España ejerce soberanía, derechos soberanos y jurisdicción.

III. Arqueo bruto

Se entiende por arqueo bruto (GT) el que figura en el certificado internacional extendido de acuerdo con el Convenio internacional sobre arqueo de buques, hecho en Londres el 23 de junio de 1969 (Boletín Oficial del Estado de 15 de septiembre de 1982).

En su defecto, el certificado de arqueo vigente emitido por el Estado español, en el caso de buques nacionales; en el caso de buques extranjeros, el que figure en el «Lloyd's Register of Shipping», y a falta de ello, el arqueo que le asigne la Dirección General de Transportes y Comunicaciones.

A iniciativa del consignatario o del representante del armador, la Dirección General de Transportes y Comunicaciones podrá efectuar un nuevo arqueo o aceptar, previas las

oportunas comprobaciones, los certificados oficiales de arqueo presentados que contradigan las cifras que figuran en los documentos a que se refiere el párrafo anterior, por modificaciones introducidas en el barco. En cualquier caso, la Dirección General de Transportes y Comunicaciones presentará una liquidación para el pago de las tarifas, basada en el arqueo que figure en los documentos a los que se refiere el párrafo primero, sin perjuicio de las devoluciones que, en su caso, procedan.

IV. Calado máximo

Se entiende por calado máximo al calado de trazado definido según la regla 4.2 del Reglamento para la determinación de los arqueos bruto y neto de los buques, que figura como anexo I del Convenio internacional sobre arqueo de buques, de 23 de junio de 1969 («Boletín Oficial del Estado» de 15 de septiembre de 1982), y, en su defecto, el que figura en el «Lloyd's Register of Shipping».

V. Eslora máxima o total

Se considera eslora máxima o total la que figura en el «Lloyd's Register of Shipping», en la documentación del buque o, a falta de todo ello, la que resulte de la medición que la Dirección General de Transportes y Comunicaciones practique directamente.

En el caso de embarcaciones deportivas y de recreo se tomará la máxima distancia existente entre los extremos de los elementos más salientes de proa y popa de la embarcación y sus medios auxiliares.

V bis. Embarcación Transeúnte.

Se considera embarcación transeúnte aquella que, sin ser de base, tiene autorizada su estancia por un periodo igual o inferior a 15 días.

VI. Devengo o período de prestación del servicio y recargos por anulaciones

El comienzo y el término del período de prestación del servicio coincidirá:

Con la entrada y salida por la zona de servicio portuaria de los buques y mercancías, pesca fresca y embarcaciones deportivas y de recreo, en el caso de las tarifas T-1, T-3, T-4 y T-5, respectivamente.

Con el tiempo de utilización del puesto de atraque o de los espacios para almacenaje, en el caso de las tarifas T-2 y T-6, respectivamente.

Con el momento en que se realice la entrega de suministros o la prestación de servicios diversos, en el caso de las tarifas T-7 y T-8.

La Dirección General de Transportes y Comunicaciones podrá establecer la indemnización correspondiente en el caso de anulación de solicitudes para la prestación de los servicios a que se refieren las tarifas T-7 y T-8; las anulaciones de reservas, en el caso de servicios correspondientes a las tarifas T-2 y T-6, se regulan en sus reglas particulares correspondientes.

VII. Pago de las tarifas

El pago de las tarifas se efectuará de conformidad con lo establecido en el párrafo 3.° del punto 3.° del artículo 5 de la Ley, estando obligado el usuario a efectuar su abono en la cuenta corriente de la entidad bancada colaboradora que indique la Dirección General de Transportes y Comunicaciones,

VIII. Prestación de servicios fuera del horario normal

La prestación de los servicios «Suministros» y «Servicios diversos» en días festivos o fuera de la jornada ordinaria en los laborables, quedará supeditada a la posibilidad y conveniencia de su realización, a juicio de la Dirección General de Transportes y Comunicaciones, y serán abonados con un recargo del 25 por 100 sobre las tarifas vigentes en condiciones normales.

IX. Medidas para garantizar el cobro de las tarifas

a) Suspensión temporal de la prestación del servicio.–El impago reiterado de las tarifas o cánones devengados por la prestación de servicios portuarios en cualquiera de los puertos de la Comunidad Autónoma de la Región de Murcia, faculta a la Dirección General de Transportes y Comunicaciones para suspender temporalmente la prestación del servicio a la persona o sociedad deudora, previo requerimiento a ésta y comunicación al Capitán Marítimo si afectase a servicios de navegación marítima.

b) Depósito previo, avales y facturas a cuenta.–La Dirección General de Transportes y Comunicaciones podrá exigir el depósito previo o la constitución de avales, así como emitir facturas a cuenta, con objeto de garantizar el cobro del importe de las tarifas por los servicios que se presten en el ámbito de su competencia, sin perjuicio de la liquidación final resultante.

c) Suspensión de la facturación a buques abandonados.–La Dirección General de Transportes y Comunicaciones suspenderá la facturación de servicios portuarios respecto de los buques que previamente declare en abandono por impago prolongado de las tarifas.

En todo caso procederá dicha declaración a partir del momento en que se haga efectiva la renuncia a la consignación del mismo por parte de su agente consignatario, de acuerdo con el artículo 73.4 de la Ley 27/1992. No obstante, se seguirá anotando la cuantía de los gastos que tales buques ocasionen a efectos de su liquidación final, sin perjuicio de la competencia de la Administración de Aduanas en este procedimiento.

X. Exenciones

De acuerdo con lo dispuesto en el número 1 del artículo 71 de la Ley 27/1992, estarán exentos del pago de las tarifas T-1, T-2, T-3 y T-5 los servicios prestados a los buques de guerra y aeronaves militares nacionales, y, en régimen de reciprocidad, los extranjeros, siempre que no realicen operaciones comerciales y su visita tenga carácter oficial, de acuerdo con la Orden 25/1985, del Ministerio de Defensa, de 23 de abril («Boletín Oficial del Estado» de 14 de mayo), o de arribada forzosa certificada por el Capitán Marítimo; las tropas y efectos militares del Ministerio de Defensa transportadas en buques distintos de los anteriores estarán exentas únicamente de la tarifa T-3, «Mercancías».

El material de la Dirección General de Transportes y Comunicaciones y las embarcaciones dedicadas por las administraciones públicas a labores de vigilancia, investigación, protección y regeneración costera, represión del contrabando, salvamento,- lucha contra la contaminación marina, enseñanzas marítimas y, en general, a misiones oficiales de su competencia.

El material y embarcaciones de la Cruz Roja Española, dedicados a las labores propias que tiene encomendadas esta institución.

Además, los envíos de carácter humanitario a zonas o regiones en situaciones de crisis o emergencia, realizados por la Cruz Roja, Cáritas u otras organizaciones de carácter humanitario o social, sin ánimo de lucro y legalmente constituidas, estarán exentos del pago de la tarifa T-3, «Mercancías».

XI. Daños a la Dirección General de Transportes y Comunicaciones, o a terceros

Los usuarios y particulares serán responsables de las lesiones, daños y averías que ocasionen a la Dirección General de Transportes y Comunicaciones o a terceros como consecuencia de su intervención en la utilización de obras e instalaciones portuarias.

La Dirección General de Transportes y Comunicaciones podrá exigir del usuario la suscripción de la correspondiente póliza que garantice dicha responsabilidad.

XII. Regla adicional

Todo peticionario del servicio acepta conocer los reglamentos y disposiciones del puerto, y queda obligado a facilitar, con la debida antelación, a la Dirección General de Transportes y Comunicaciones, aquellos datos que en relación con dicho servicio le sean requeridos.

La petición o aceptación del servicio presupone la conformidad del usuario con las condiciones fijadas en estas reglas generales y con las particulares para la prestación del

mismo. Asimismo, se presupone que los usuarios son conocedores de las características técnicas de las instalaciones y de las calidades de los suministros.

Reglas particulares

Tarifa T-1. Entrada y estancia de barcos

Primera.–Esta tarifa comprende la utilización de las aguas del puerto, instalaciones de señales de ayudas a la navegación, instalaciones de canales de acceso, esclusas (sin incluir amarre, remolque o sirga en la misma), obras de abrigo y será de aplicación en la cuantía y condiciones que se indican más adelante a todos los barcos y plataformas fijas que entren y/o permanezcan en aguas del puerto.

Segunda.–Abonarán esta tarifa los armadores o consignatarios de los barcos que utilicen los servicios indicados en la regla anterior.

Tercera.–La base para la liquidación de esta tarifa será el tonelaje de registro bruto.

Tarifa base: 257 pesetas por cada 100 TRB o fracción y cada periodo de veinticuatro horas o fracción.

Coeficientes:

Coeficiente C1: El correspondiente al arqueo «T» del barco.
T ≤ 3.000: 0.90.
3.000 < T ≤ 5.000: 1,00.
5.000 <T ≤ 10.000: 1,10.
10.000 <T: 1,20.

Coeficiente C2:

Navegación de cabotaje: 1,00
Navegación exterior: 6,20

Coeficiente C3:

a) Desguace y construcción, inactivo, en reparación, avituallamiento o arribada forzosa: 0,50.

b) En los demás casos: 1,00.

Tarifa T-2. Atraque

Esta tarifa comprende el uso de las obras de atraque y elementos fijos de amarre y defensa.

El atraque se contará desde la hora para la que se haya reservado hasta el momento de largar el buque la última amarra del muelle. La anulación de la reserva de atraque en un plazo inferior a tres horas antes del comienzo de la reserva, o cuando dicha anulación no se produzca y el buque no arribe a puerto, dará derecho a la Dirección General de Transportes y Puertos al cobro de la tarifa aplicable a dicho buque por el día completo en el que ha comenzado la reserva, sin perjuicio de que el atraque reservado pueda ser utilizado por otro barco.

Segunda.–Abonarán esta tarifa los armadores o los consignatarios de los buques que utilicen los servicios apuntados en la regla anterior.

Tercera.–La base para la liquidación de esta tarifa será la eslora total o máxima. En el caso de transporte de mercancías peligrosas se incrementará en una eslora.

Tarifa base: A= 51 pesetas por metro de eslora y cada período de veinticuatro horas o fracción.

Coeficientes:

Coeficiente C1: El correspondiente al calado del muelle, «C».
C ≤ 4,00 metros: 1,00.
4,00 < C ≤ 6,00 metros: 1,40.
6,00 < C ≤ 8 metros: 1,80.
8,00 < C ≤ 10,00 metros: 2,30.
10,00 <C: 3,00

Coeficiente C2:

Atraque inferior a 3 horas: 0,25.
En los demás casos: 1,00.

Coeficiente C3:

Atraque de punta: 0,50.
En los demás casos: 1,00.

Tarifa T-3. Mercancías

Primera.–Esta tarifa comprende la utilización por las' mercancías de las aguas del puerto y dársenas, accesos terrestres, vías de circulación, zonas de manipulación (excluidos los espacios de almacenamiento o depósito) y estaciones marítimas y servicios generales de policía.

Segunda.–Abonarán esta tarifa los armadores o los consignatarios de los barcos que utilicen el servicio y los propietarios del medio de transporte cuando la mercancía entre y salga del puerto por medios exclusivamente terrestres. Subsidiariamente serán responsables del pago de la tarifa los propietarios de la mercancía y, en su defecto, sus representantes autorizados, salvo que prueben haber hecho provisión de fondos a los responsables principales.

Tercera.–La base para la aplicación de esta tarifa será el peso de la mercancía.

Cuando el bulto contenga mercancías a las que correspondan tarifas de diferentes cuantías, se aplicará a su totalidad la mayor parte de ellas', salvo que aquéllas puedan clasificarse con las pruebas que presenten los interesados, en cuyo caso se aplicará a cada partida la tarifa que le corresponda.

Se adopta el Repertorio de mercancías aprobado por el Ministerio de Obras Públicas, Transportes y Medio Ambiente.

A los efectos de esta tarifa no se contabilizará el paso de las mercancías por las embarcaciones auxiliares cuando éstas son utilizadas entre barcos o entre barco y muelle.

Tarifa base: 32,00 pesetas por tonelada métrica.

Coeficientes:

Coeficiente C1:

Mercancías grupo 1.º: 1,00.
Mercancías grupo 2.º: 1,43.
Mercancías grupo 3.º: 2,15.
Mercancías grupo 4.º: 3,15.
Mercancías grupo 5.º: 4,30.

Coeficiente C2:

Navegación de cabotaje: 1,00.
Navegación exterior: 2,00.

Coeficiente C3:

Embarque: 1,00.
Desembarque: 1,50.

Tarifa T-4. Pesca fresca

Primera.–Esta tarifa comprende la utilización, por los buques pesqueros en actividad y los productos de la pesca fresca, de las aguas del puerto, muelles, dársenas zonas de manipulación y servicios generales de policía.

Segunda.–Abonarán la tarifa el armador del buque o el que, en su representación, realice la primera venta. Cualquiera de los dos que la hubiere abonado deberá repercutir su importe sobre el primer comprador de la pesca, si lo hay, quedando éste obligado a soportar dicha repercusión, lo cual se hará constar, de manera expresa y separada, en la factura o documento equivalente.

Subsidiariamente, será responsable del pago de la tarifa el primer comprador de la pesca, salvo que demuestre haber soportado efectivamente la repercusión, y el representante del armador, en su caso.

Tercera.–La cuantía, tarifa base, queda fijada en el 2 por 100 del valor de la pesca, establecido de la siguiente forma:

a) El valor de la pesca obtenido por la venta en subasta en las lonjas portuarias.

b) El valor de la pesca no subastada se determinará por el valor medio obtenido en las subastas de la misma especie realizadas en el día o, en su defecto, en la semana anterior. También podrá utilizarse el precio medio de la cotización real del mercado para productos iguales de la semana anterior, acreditado por la Dirección General de Mercados Pesqueros, de la Secretaría General de Pesca Marítima (Ministerio de Agricultura. Pesca y Alimentación).

c) En el caso de que este precio no pudiere fijarse en la forma determinada en los párrafos anteriores, el servicio de puertos lo fijará teniendo en cuenta las condiciones habituales del mercado del pescado.

Cuarta.–Para la liquidación de esta tarifa deberá presentarse por el usuario obligado al pago, antes de empezar la descarga, carga o transbordo, una declaración o manifiesto de pesca, indicando el peso de cada una de las especies que se van a manipular con arreglo al formato elaborado por el Servicio de Puertos. A los efectos de la determinación del peso de la pesca, será obligación del armador pasar la misma por la lonja portuaria o establecimiento que la autoridad portuaria disponga en el puerto.

Quinta.–La tarifa aplicable a los productos de la pesca será doble de las señaladas en las condiciones anteriores en los casos de:

a) Ocultación de cantidades en la declaración o manifiesto o retraso en su presentación.

b) Inexactitud falseando especies, calidades o precios resultantes de las subastas.

c) Ocultación o inexactitud de los nombres de los compradores.

Este recargo no será repercutible en el comprador.

Sexta.–El abono de esta tarifa exime al buque pesquero del abono de las tarifas T-1 «Entrada y estancia de barcas», T-2 «Atraque» y T-3 «Mercancías», por un plazo máximo de un mes en el puerto en el que haya abonado la tarifa T-4, a partir de la fecha de iniciación de operaciones de descarga o transbordo. Transcurrido dicho plazo, que se considerará extinto cuando a lo largo de un mes no haya habido movimientos comerciales en la lonja o centro de control del peso correspondiente, la Dirección General de Transportes y Comunicaciones podrá ampliarlo en tos casos de inactividad forzosa por temporales, vedas costeras o carencia de licencias referidas a sus actividades habituales expresa e individualmente acreditados por certificación de la autoridad competente. En caso contrario, se devengarán a partir de dicho plazo las tarifas T-1 «Entrada y estancia de barcos» y T-2 «Atraque». En estos casos de inactividad, la Dirección General de Transportes y Comunicaciones fijará los lugares en que dichos barcos deben permanecer atracados de acuerdo con las disponibilidades de atraque y las exigencias de la explotación portuaria.

Las embarcaciones pesqueras, mientras permanezcan sujetas a esta tarifa en la forma definida en la condición anterior, estarán exentas del abono de la tarifa T-3 «Mercancías» por el combustible, avituallamiento, efectos navales y de pesca, hielo y sal que embarque para el propio consumo, bien en los muelles pesqueros o en otros muelles habilitados al efecto.

Séptima.–El Servicio de Puertos está facultado para proceder a la comprobación del peso y clase de las especies y calidades de la pesca siendo de cuenta del usuario obligado al pago de la tarifa los gastos que se ocasionen como consecuencia de dicha comprobación.

Coeficientes:

Coeficiente C1:

a) Pesca fresca transbordada de buque a buque sin pasar por los muelles del puerto, 0,75.

b) Pescado fresco entrado por tierra para subasta, 0,50.

c) Pescado fresco no vendido y vuelto a embarcar, 0,25.

d) En los demás casos, 1,00.

Tarifa T-5. Embarcaciones deportivas y de recreo

Primera.–Esta tarifa comprende la utilización por las embarcaciones deportivas o de recreo, y por sus tripulantes y pasajeros, de las dársenas y zonas de fondeo, de los servicios generales de policía y, en su caso, de las instalaciones de amarre y atraque en muelles y pantalanes.

Segunda.–Abonarán esta tarifa el propietario de la embarcación o su representante autorizado y, subsidiariamente, el capitán o patrón de la misma.

Tercera.–El abono de la tarifa se efectuará según sigue:

Para embarcaciones de paso en el puerto, por adelantado a la llegada por los días de estancia que declaren. Si dicho plazo tuviere que ser superado, el usuario deberá formular nueva petición y abonar nuevamente y por adelantado el importe inherente al plazo prorrogado.

Cuarta.–La base para la liquidación de esta tarifa será la superficie que resulte de multiplicar la eslora máxima o total por la manga máxima o total. En dársenas deportivas con pantalanes paralelos, cuando la eslora máxima o total sea menor que la cuarta parte de la separación entre aquéllos, se adoptará esta última dimensión como longitud del atraque.

El importe de la tarifa aplicable será independiente de las entradas, salidas o días de ausencia de la embarcación, mientras tenga asignado puesto de atraque.

Tarifa base: 46 pesetas/metro cuadrado/día.

Coeficientes:

Coeficiente C1:

Con reserva de punto de amarre, 0,80.
Sin reserva de punto de amarre, 1,00.

Coeficiente C2:
Atraque de costado con servicios, 0,60.
Atraque de costado a muelle o pantalán sin servicios, 0,50.
Atraque de punta con servicios, 0,40.
Atraque de punta a muelle o pantalán sin servicios, 0,30.
Abarloado a otro barco, 0,50.
Fondeado, 0,10.

Tarifa T-6. Almacenaje

Primera.–Esta tarifa comprende la utilización de las explanadas, cobertizos y tinglados, con sus servicios generales correspondientes, no explotadas en régimen de concesión.

Se excluye la ocupación y utilización del dominio público portuario para llevar a cabo otras actividades que exijan el otorgamiento de las respectivas autorizaciones o concesiones.

Segunda.–El almacenaje se contará desde el día para el que se haya hecho la reserva hasta que la mercancía deje la superficie libre.

La anulación o modificación de la reserva en un plazo inferior a veinticuatro horas, antes del comienzo de la reserva, o cuando dicha anulación no se produzca y la mercancía no llegue a puerto, dará derecho al cobro de la tarifa aplicable a la mercancía por el día completo en el que se ha comenzado la reserva, sin perjuicio de que la superficie reservada pueda ser utilizada por otra mercancía.

Tercera.–Esta tarifa será abonada por los usuarios de los correspondientes servicios.

Cuarta.–Esta tarifa se aplicará al producto de la superficie ocupada y el tiempo de utilización.

Quinta.–Los espacios destinados a depósito y almacenamiento de mercancías u otros elementos se clasifican, de un modo general, en dos zonas:

Primera: Zona de tránsito.
Segunda: Zona de almacenamiento.

La extensión de cada una de estas zonas en los distintos muelles y partes de la zona de servicio son las que se especifican en las reglas particulares de cada puerto.

La zona de maniobra inmediata a los atraques de los barcos no es zona de depósito de mercancías, salvo excepciones con previa y explícita autorización del Jefe del Servicio de Puertos.

Sexta. –No se podrán depositar mercancías sin autorización de la dirección facultativa, quien la otorgará de acuerdo con las disposiciones vigentes y teniendo en cuenta el interés general.

Séptima.–La utilización de las superficies, con arreglo a esta tarifa, implica la obligación para el usuario de que, cuando sean retiradas las mercancías o elementos, la superficie liberada deberá quedar en las mismas condiciones de conservación y limpieza que tenía al ocuparse, y, de no hacerlo así, el Servicio de Puertos lo podrá efectuar por sus propios medios, pasándole el cargo correspondiente. Las mercancías serán depositadas en la forma y con el orden y altura de estiba que determine la dirección facultativa, de acuerdo con las disposiciones vigentes, observándose las precauciones necesarias para asegurar la estabilidad de las pilas.

Octava.–Los usuarios serán responsables de los daños, deméritos y averías que se puedan producir en las instalaciones portuarias a terceros.

Novena.–El Servicio de Puertos no responderá de robos, siniestros ni deterioros que puedan sufrir las mercancías.

Décima.–La forma de medir los espacios ocupados por las mercancías o elementos será por el rectángulo circunscrito exteriormente a la partida total de elementos depositados, definido de forma que dos de sus lados sean paralelos al cantil del muelle, redondeando el número de metros cuadrados que resulte para obtener el número inmediato sin decimales. De análoga forma se procederá en tinglados y almacenes, sirviendo de referencia los lados de ellos.

Undécima.–El pago de las tarifas, en las cuantías establecidas, no exime al usuario del servicio de su obligación de remover a su cargo la mercancía o elementos del lugar que se encuentren ocupando si, a juicio de la dirección facultativa, constituyen un entorpecimiento para la normal explotación del puerto.

Cuando se produzca demora en el cumplimiento de la orden de removido, la tarifa durante el plazo de demora será el quíntuplo de la que con carácter general le correspondería, sin perjuicio de que el Servicio de Puertos pueda proceder al removido, pasándose el correspondiente cargo y respondiendo, en todo caso, el valor de las mercancías de los gastos de transporte y almacenaje.

Duodécima.–Las mercancías o elementos que permanecieran un año sobre las explanadas o depósitos, y aquellos en que los derechos devengados y no satisfechos lleguen a ser superiores a su posible valor en venta, se considerarán como abandonados por sus dueños, ello sin perjuicio de la competencia de la Administración de Aduanas en la determinación del abandono de mercancías incursas en procedimientos de despacho en relación a las cuales, para las deudas aduaneras y demás en favor de la Hacienda Pública, se estará a lo establecido en el Reglamento General de Recaudación.

Decimotercera.–Para las mercancías desembarcadas; el plazo de ocupación comenzará a contarse desde la reserva del espacio o a partir del día siguiente en que el barco terminó la descarga, siempre que ésta se haga ininterrumpidamente. Si la descarga se interrumpiere, las mercancías descargadas hasta la interrupción comenzarán a devengar ocupación de superficie a partir de ese momento, y el resto a partir de la fecha de depósito.

Para las mercancías destinadas al embarque, el plazo de ocupación comenzará a contarse desde la reserva del espacio o el momento en que sean depositadas en los muelles o tinglados, aun en el caso de que no sean embarcadas.

Decimocuarta.–Las mercancías desembarcadas y que vuelvan a ser embarcadas en el 'mismo o diferente barco devengarán ocupación de superficie según el criterio correspondiente al caso de mercancías desembarcadas.

Decimoquinta.–En las superficies ocupadas por mercancías desembarcadas se tomará, como base de la liquidación, la superficie ocupada al final de la operación de descarga, medida según se establece en la regla décima.

El Servicio de Puertos, atendiendo a la mejor gestión de la tarifa y a la racionalidad de la explotación, decidirá contabilizar la superficie por partidas o bien por el cargamento completo.

En cualquier caso, sólo podrá considerarse una superficie libre, a efectos de esta tarifa, cuando haya quedado en las mismas condiciones de conservación y limpieza en que se ocupó, y sea accesible y útil para otras ocupaciones.

Decimosexta.–El Servicio de Puertos exigirá de aquellos que resulten ser los propietarios, de acuerdo con las correspondientes sentencias o resoluciones, los derechos de la presente tarifa devengados por la ocupación de superficie por mercancías o elementos que, por cualquier causa, se encuentren incursos en procedimientos legales o administrativos. A este fin, no se podrá efectuar la retirada de dichas mercancías o elementos sin haber hecho efectiva la liquidación correspondiente.

La aplicación por parte del Servicio de Puertos de la regla undécima a estas mercancías incursas en procedimientos legales administrativos, podrá realizarse desde el mismo momento en que recaiga sentencia o resolución en firme.

Decimoséptima.–Esta tarifa se aplicará con las modalidades siguientes:

Almacenajes: La base para la aplicación de esta tarifa será le superficie ocupada y el tiempo de utilización.

Tarifa base: 3,60 pesetas por metro cuadrado y día.

Coeficientes:

Coeficiente C1:

Parceles: 1.00.
Cercados: 1,50.
Tinglados: 2,00.
Almacenes: 3,00.

Coeficiente C2:

a) Zona de tránsito:

Días 1.°al 5.°: 0,30.
Días 6° al 10.°: 0,50.
Días 11.º al 30°: 1,75.
Días 31.° al siguiente: 6,00.

b) Zona de almacenamiento: 2,00.

Coeficiente C3:

a) Embarque:

Días 1.° y 2°: 0,00.
Los demás días: 0,75.

b). Restantes casos: 1,00.

Tarifa T-7. Suministros

Primera.–Esta tarifa comprende el valor del agua, energía eléctrica suministrada y la utilización de las instalaciones para la prestación de los mismos.

Segunda.–Esta tarifa será abonada por los usuarios de los correspondientes servicios y destinatarios de los suministros.

Tercera.–Esta tarifa se aplicará al número de unidades suministradas.

Cuarta.–Los servicios se solicitarán con la debida antelación y serán atendidos teniendo en cuenta las necesidades de explotación del puerto, y, en su caso, a las disponibilidades de personal.

Quinta.–Los usuarios serán responsables de los desperfectos, averías y accidentes que se ocasionen, tanto en las instalaciones y elementos de suministro como en las suyas propias o de terceros que se produzcan durante el suministro, a consecuencia de defectos o malas maniobras en las instalaciones de dichos usuarios.

Sexta.–El Servicio de Puertos se reserva el derecho de prestación de servicios cuando las instalaciones de los usuarios no reúnan las condiciones de seguridad que, a juicio de la misma, se estimen necesarias.

Séptima.–El Servicio de Puertos no será responsable de los daños y perjuicios debidos a paralizaciones del servicio ni de los producidos por averías o roturas fortuitas que puedan ocurrir durante la prestación de los servicios a que se refiere esta tarifa.

Octava.–Estas tarifas se refieren exclusivamente a suministros realizados dentro de la zona de servicio del puerto.

Novena.–Si por cualquier circunstancia ajena al Servicio de Puertos, estando el personal en sus puestos, no se realizara la operación solicitada, el usuario se verá obligado a satisfacer el 50 por 100 del importe que hubiera correspondido de haberse efectuado el suministro.

Tarifa base: La base para la aplicación de esta tarifa será el precio de coste del agua a electricidad suministrado, de acuerdo con las tarifas de las compañías que abastecen a los puertos.

Esta tarifa se devengará desde el momento en que se inicie la prestación del servicio. Las cantidades adeudadas serán exigibles en el momento en qué se efectúe la liquidación.

Coeficientes:

Coeficiente C1:

En todos los casos: 1,50.

Coeficiente C2:

Suministro continuo: 1,00.
Suministro aislado: 1,10.

Tarifa T-8. Servicios diversos

Primera.–La presente tarifa comprende:

A) La utilización de los medios de izada y bajada de embarcaciones con tes elementos auxiliares propios de la instalación portuaria o anejos.

B) La utilización de las instalaciones portuarias para la reparación y trabajos de mantenimiento y limpieza de embarcaciones y expresamente dedicada a estos fines, exceptuando los consumos de agua y energía eléctrica, herramienta, pinturas, grasas, materiales de reposición, etcétera, que serán abonados por el usuario de acuerdo con las tarifas correspondientes o, en su caso, aportados por los mismos.

C) La utilización de parcelas, tinglados y almacenes especialmente reservados para el depósito de embarcaciones.

D) La utilización de las instalaciones de pesaje.

Segunda.–Esta tarifa será abonada por los usuarios de los correspondientes servicios.

Tercera.–Los usuarios serán responsables de los desperfectos, averías y accidentes que se ocasionen tanto en las instalaciones como en los barcos propios o de terceros, que se produzcan durante la prestación del servicio, a consecuencia de defectos o malas maniobras en las instalaciones o embarcaciones de los usuarios.

Cuarta.–La Dirección General de Transportes y Comunicaciones no será responsable de los daños y perjuicios debidos a paralizaciones del servicio que puedan ocurrir durante la prestación de los servicios a que se refiere esta tarifa.

Quinta.–Esta tarifa es aplicable, para los supuestos incluidos en las tarifas T-8-1 y T-8-4, en días laborables, dentro de la jornada ordinaria de trabajo establecida para estas actividades por el Director general de Transportes y Comunicaciones.

Sexta.–Si por cualquier circunstancia ajena a la Dirección General de Transportes y Comunicaciones, estando el personal en sus puestos, no se realizara la operación solicitada, el usuario se verá obligado a satisfacer el 50 por 100 del importe que hubiera correspondido de haberse efectuado el servicio.

Séptima.–Dicha tarifa se aplicará con las siguientes modalidades:

Tarifa T-8-1: Por utilización de los medios de izada y bajada.
La base para la aplicación de esta tarifa será la eslora máxima o total.
Tarifa base: 181,00 pesetas por metro.
Coeficientes:

Coeficiente C1:

Con medios materiales Servicio de Puertos: 1,00.

Coeficiente C2:

Embarcación pesquera: 0,90.
Embarcación deportiva: 1,00.

Coeficiente C3:

Con base en la instalación portuaria: 0,90.
En los demás casos: 1,00.

Tarifa T-8-2: Por utilización de las instalaciones portuarias para reparación, mantenimiento y limpieza de embarcaciones en zona de varadero.

La base para la aplicación de esta tarifa será la superficie que resulte de multiplicar la eslora máxima o total por la manga máxima o total y el tiempo de permanencia de las embarcaciones.

Tarifa base: 93,00 pesetas por metro cuadrado y día.
Coeficientes:

Coeficiente C1:

Sobre carro del Servicio de Puertos: 1,00.
Sobre medio auxiliar del Servicio de Puertos: 0,80.
Sobre pavimento: 0,50.

Coeficiente C2:

Embarcación pesquera: 0,90.
Embarcación deportiva: 1,00.

Coeficiente C3:

Con base en la instalación portuaria: 0,90.
En los demás casos: 1,00.

Tarifa T-8-3: Por depósito de embarcaciones fuera de la zona de servicio del varadero.

Los espacios destinados a depósitos de embarcaciones se clasifican, de un modo general, en dos zonas:

Primera o zona de tránsito.
Segunda o zona de almacenamiento.

La extensión de cada una de estas zonas en los distintos muelles y partes de la zona de servicio, son las que se especifican en las reglas particulares de cada puerto.

La base para la liquidación de esta tarifa será la superficie que resulte de multiplicar la eslora máxima o total por la manga máxima o total y el tiempo que permanezcan depositadas las embarcaciones.

Tarifa base: 6,21 pesetas por metro cuadrado y día.
Coeficientes:

Coeficiente C1:

Parcelas: 1,00.
Cercados: 1,50.
Tinglados: 2,00.
Almacenes: 3,00.

Coeficiente C2:

En zona de tránsito: 0,50.
En zona de almacenamiento: 0,25.

Tarifa T-8-4: Por uso de básculas.
La base para la liquidación de esta tarifa será la pesada.
Tarifa base: 74,00 pesetas por pesada:

Coeficientes:

Coeficiente C1:

Vehículo con carga: 6,00.
Vehículo sin carga: 3,00.
Sin vehículo: 1,50.

Disposición transitoria primera.

Los expedientes de concesiones y autorizaciones que a la entrada en vigor de la presente Ley se hallen pendientes de resolución, se adaptarán a las disposiciones de la misma, salvando los trámites ya evacuados.

Disposición transitoria segunda.

Los expedientes de autorizaciones y concesiones que se encuentren en algunos de los supuestos de reducción o exención de canon, previsto en los artículos 16, puntos 6 y 7, y 30, puntos 5 y 6, serán adecuados a la presente Ley por la Administración regional, aplicando el canon más favorable para el interesado.

Disposición transitoria tercera.

Las obras e instalaciones construidas con anterioridad al 31 de octubre de 1999 en los Puertos de la Comunidad Autónoma de la Región de Murcia sometidos a concesión administrativa y que no coincidan con las contempladas en los proyectos de ejecución aprobados y que sirvieron de base para el otorgamiento del título concesional podrán ser legalizadas por la Dirección General de Transportes y Puertos, conforme al siguiente procedimiento:

Los titulares de la correspondiente concesión deberán presentar en el plazo de un año a contar desde el 1 de enero del año 2000 y ante la Dirección General de Transportes y Puertos solicitud de legalización de las obras e instalaciones existentes. Acompañando a la solicitud los siguientes documentos:

1. Proyecto de legalización, suscrito por técnico competente y con los requisitos establecidos en la Ley de Puertos de la Comunidad Autónoma de la Región de Murcia, Ley de Contratos de las Administraciones Públicas y demás disposiciones de desarrollo.
2. Resguardo acreditativo de la prestación de la fianza del 5 por 100 del valor de las obras e instalaciones, cuya legalización se pretende.
3. Estudio económico-financiero, en su caso, que contendrá relación pormenorizada de los costes e ingresos reales de la actividad que se desarrolla en las instalaciones.

La Dirección General de Transportes y Puertos, continuará con la tramitación del expediente siguiendo el procedimiento establecido en el artículo 9 de la Ley de Puertos de la Comunidad Autónoma de la Región de Murcia, recabando el informe de las demás Administraciones Públicas implicadas, el cual deberá ser favorable.

Concluida la fase de tramitación, la Dirección General de Transportes y Puertos dictará resolución motivada, sobre la procedencia o improcedencia de la legalización de las obras e instalaciones. Legalización que, en su caso, podrá ser total o parcial. Cuando no proceda la legalización de las obras e instalaciones éstas serán demolidas por el titular de la concesión o por la Administración a costa de aquél.

Las obras e instalaciones legalizadas devengarán el correspondiente canon a favor de la Comunidad Autónoma de la Región de Murcia.

Las obras e instalaciones que, sin previa autorización por parte de la Administración Autonómica, se ejecuten en los puertos de la Comunidad Autónoma de la Región de Murcia, con posterioridad al 31 de octubre de 1999, llevará aparejada la declaración de caducidad de la concesión, sin perjuicio de la correspondiente sanción administrativa.

Declarada la caducidad de una concesión, la Dirección General de Transportes y Puertos resolverá, conforme al procedimiento antes descrito, sobre la legalización o demolición de las obras e instalaciones no autorizadas.

Disposición derogatoria.

Quedan derogadas las disposiciones de igual o inferior rango que se opongan a la presente Ley.

Disposición final primera.

Se autoriza al Consejo de Gobierno para dictar, en desarrollo de esta Ley, las disposiciones que estime procedentes.

Disposición final segunda.

La presente Ley entrará en vigor a los veinte días de su publicación en el «Boletín Oficial de la Región de Murcia».

§ 122

Ley 2/2014, de 13 de junio, de Puertos de la Generalitat

Comunitat Valenciana
«DOGV» núm. 7298, de 18 de junio de 2014
«BOE» núm. 165, de 8 de julio de 2014
Última modificación: 18 de julio de 2025
Referencia: BOE-A-2014-7141

Sea notorio y manifiesto a todos los ciudadanos que Les Corts han aprobado y yo, de acuerdo con lo establecido por la Constitución y el Estatuto de Autonomía, en nombre del rey, promulgo la siguiente Ley:

PREÁMBULO

El desarrollo de las competencias de la Comunitat Valenciana en materia de puertos precisa la determinación de su específico régimen jurídico, de forma que se resuelva la situación provisional creada por la asunción de determinadas normas de la legislación estatal operada por el artículo 54 de la Ley 11/2002, de 23 de diciembre, de la Generalitat, de Medidas Fiscales, de Gestión Administrativa y Financiera, y de Organización de la Generalitat.

La Constitución en el artículo 148.1.1.ª y 6.ª establece la posibilidad de asumir competencias por las comunidades autónomas en la organización de sus propias instituciones de autogobierno y en materia de puertos de refugio y puertos deportivos, respectivamente. Por su parte, el Estatut d'Autonomia de la Comunitat Valenciana en el artículo 49.1.15.ª otorga la competencia exclusiva a la Generalitat en materia de transporte marítimo y puertos, sin perjuicio de lo que disponen los números 20 y 21 del apartado 1 del artículo 149 de la Constitución. Con el fin de dar cumplimiento a este mandato estatutario se ha elaborado la presente norma.

Los puertos deben considerarse desde las variadas perspectivas funcionales que los caracterizan, y la viabilidad de esas actividades debe sopesar su propia rentabilidad económica, así como los efectos económicos y sociales inducidos, conciliando desarrollo y sostenibilidad.

La ley consta de un título preliminar, siete títulos, dos disposiciones adicionales, tres transitorias, una derogatoria y tres finales.

El título preliminar delimita el objeto y fines de la Ley de Puertos de la Generalitat y las funciones de la Administración portuaria.

El título I, dominio público portuario, contiene la regulación general del dominio público portuario de la Generalitat con especial consideración de la planificación portuaria, que se concibe de forma novedosa en un sistema de doble ordenación, la estructural y la funcional. En la primera se prevé la posibilidad de redactar un plan de infraestructuras portuarias de la Comunitat Valenciana, con el carácter de plan de acción territorial de carácter sectorial y, cuando de manera excepcional fuera necesario por constituir una reordenación integral del

puerto, un plan especial de ordenación portuaria. En la segunda se regula la herramienta fundamental de la ordenación dentro del sistema portuario de la Generalitat, mediante un instrumento de delimitación de los espacios y usos portuarios y se establece el régimen de las obras portuarias. La planificación portuaria se considera en su carácter supramunicipal y en la incidencia que ese carácter debe tener en la ordenación territorial y urbanística, en plena sintonía con la legislación autonómica en la materia.

El título II, gestión del dominio público portuario, tiene por objeto la regulación de los usos a que se pueden destinar los distintos elementos del sistema portuario de la Generalitat, así como establecer lo necesario para acometer la construcción de nuevos puertos y la ampliación de los ya existentes, conteniendo la normativa esencial en materia de otorgamiento de autorizaciones y concesiones administrativas, su extinción y la prestación de las garantías exigibles en cada caso.

El título III, gestión de los servicios portuarios, contiene un catálogo de los servicios portuarios, así como la previsión de que en cada puerto se prestarán los servicios que expresamente se determinen atendiendo a los criterios de oportunidad, disponibilidad y necesidad, recogiendo la figura de la autoprestación.

El título IV, tasas por uso y ocupación de espacios en los puertos de la Generalitat en virtud de autorización o concesión, introduce una de las principales novedades de la ley al regular un sistema novedoso de tasas portuarias, pues se establece un método que, considerando el objeto de la actividad desarrollada en el dominio público portuario, parte de la actividad y ocupación efectiva para determinar el importe de la tasa. Este sistema general sólo contempla como excepciones, por lo demás evidentes por la diferencia del objeto a que se destinan, la tasa por primera venta de pescado y la tasa por instalaciones náutico-deportivas, con criterios de cuantificación igualmente objetivos y diferenciados.

El título V, medio ambiente y seguridad, recoge los criterios legislativos más avanzados, estableciendo la obligación de los concesionarios de ejecutar y llevar a cabo la normativa y las directrices de la Administración portuaria en estas materias.

El título VI contiene normas específicas relativas el transporte marítimo de competencia autonómica.

El título VII y último, bajo el epígrafe de régimen de disciplina portuaria, regula, por un lado, la policía de los puertos, dando cobertura a cuestiones tan necesarias para la dirección de la actividad portuaria como la adopción de medidas cautelares o coercitivas, el desahucio o la inmovilización y retirada de las embarcaciones, los vehículos y elementos que permanezcan en el puerto sin autorización y, por otro lado, se incluye un catálogo de infracciones y sanciones orientadas especialmente a la verdadera actividad que se lleva a cabo en los puertos de la Generalitat, destacando por su importancia la especificación de las obras y actuaciones llevadas a cabo de forma irregular o la aportación de la necesaria información que sobre tráficos y actividades debe disponer la Administración portuaria, para garantizar con eficiencia y eficacia las competencias que la propia ley le atribuye.

La disposición adicional primera establece la constitución de un órgano de vital trascendencia para el mejor desarrollo y proyección de la actividad portuaria autonómica como es el Comité de I+D+i y Formación.

La disposición transitoria primera prevé el régimen aplicable a las autorizaciones y concesiones vigentes en el momento de entrada en vigor de la ley.

La disposición transitoria segunda contempla la posibilidad, por razones organizativas de la propia Administración, de continuar con la explotación de una instalación náutico-deportiva durante un período de tres años.

La disposición transitoria tercera establece el régimen aplicable a los procedimientos administrativos en tramitación.

La disposición derogatoria deja sin efecto distintas normas reguladoras de la materia, hasta la fecha.

En las disposiciones finales, tras determinar el título competencial y autorizar la actualización de las cuantías de las sanciones y el desarrollo reglamentario, se prevé la entrada en vigor de la ley.

TÍTULO PRELIMINAR

Disposiciones generales

Artículo 1. *Objeto de la ley y ámbito de aplicación.*

1. La presente ley tiene por objeto establecer la organización portuaria de la Generalitat y regular la planificación, la construcción, la gestión, la explotación y la disciplina en materia de puertos de conformidad con lo dispuesto en el Estatut d'Autonomia.

2. En el ámbito de las competencias de la Generalitat, la presente ley es de aplicación:

a) A los puertos y marinas interiores.
b) A las instalaciones marítimas y de acceso al mar.
c) Al transporte marítimo de cabotaje de competencia autonómica.

Artículo 2. *Fines de la actividad administrativa.*

La actividad administrativa de la Generalitat, en las materias que constituyen el objeto de esta ley, tiene los siguientes fines:

1. La organización del sistema portuario de la Generalitat.

2. La armonización de las actuaciones en materia de puertos con la planificación territorial y urbanística y la preservación del litoral valenciano en consonancia con sus valores naturales, culturales, patrimoniales, paisajísticos y medioambientales.

3. La defensa, conservación y mejora del dominio público portuario.

4. Facilitar la práctica de actividades de investigación científica y técnica y de estudio en los puertos y las instalaciones del sistema portuario de la Generalitat, así como la práctica de actividades culturales, docentes y deportivas mediante la provisión de infraestructuras portuarias en términos de desarrollo sostenible.

5. El fomento y ordenación de la participación de la iniciativa privada en la provisión de infraestructuras y equipamientos portuarios dentro del marco y de los criterios definidos por la Administración a través de los correspondientes instrumentos de planificación.

6. La organización y el funcionamiento de las actividades y servicios que se desarrollan en su ámbito de aplicación de acuerdo con criterios de eficacia, eficiencia y buena administración.

7. La calidad y seguridad en la prestación de servicios a los usuarios.

Artículo 3. *Definiciones legales.*

A los efectos de la presente ley, se definen los siguientes conceptos:

1. Puerto: conjunto de aguas marítimas, espacios terrestres e instalaciones situado en la ribera del mar o con acceso acuático a ella, dotado de condiciones físicas y organizativas que permiten las actividades de las embarcaciones, y ha sido autorizado por la administración competente.

Quedan incluidas en este concepto las marinas interiores, que se definen como instalaciones de abrigo y atraque para embarcaciones deportivas situadas en terrenos interiores adyacentes a la línea de costa y dotadas de canal de acceso permanente al mar.

2. Instalación marítima: infraestructura de acceso de embarcaciones al mar que ocupa espacios que forman parte del puerto de titularidad de la Generalitat o estén adscritas al mismo.

3. Zona de servicio de un puerto: superficies de agua y de tierra destinadas a la ejecución de las actividades portuarias o complementarias de éstas y los espacios de reserva que permitan su futuro crecimiento.

4. Dominio público portuario: conjunto de obras e instalaciones integradas en la zona de servicio de un puerto.

5. Administración portuaria: conselleria que ostenta las competencias atribuidas en materia de puertos.

Artículo 4. *Funciones de la Administración portuaria.*

1. Corresponde a la Administración portuaria la planificación, construcción, gestión, explotación y disciplina del conjunto del dominio público portuario de competencia de la Generalitat.

2. También le corresponderá el ejercicio de las facultades correspondientes a los títulos habilitantes que, en su caso, le otorgue la Administración del Estado sobre pertenencias del dominio público marítimo-terrestre.

3. La conselleria competente en materia de puertos desarrollará y ejecutará la política portuaria de la Generalitat en el marco de las directrices aprobadas por el Consell, correspondiéndole la coordinación y el control del sistema portuario de titularidad autonómica en los términos previstos en esta ley y las disposiciones reglamentarias que se dicten en su desarrollo.

Para ello le corresponden las siguientes funciones:

a) La planificación de las actuaciones en materia de puertos.

b) La aprobación de proyectos para la construcción o ampliación de nuevos puertos e infraestructuras y equipamientos portuarios y la determinación de su modalidad de gestión.

c) La gestión, construcción, explotación, conservación, protección, defensa y disciplina del dominio público portuario de la Generalitat.

d) La aprobación de la delimitación de los espacios y usos portuarios.

e) La aprobación de la actualización y modificación de la cuantía de tasas y tarifas portuarias, sin perjuicio de las competencias concurrentes con la conselleria competente en materia de hacienda.

f) La emisión de informe preceptivo y vinculante para la aprobación o modificación de los instrumentos de planeamiento urbanístico que afecten a los puertos.

g) El impulso de la investigación, el desarrollo y la innovación y la formación de los recursos humanos en el ámbito del sistema portuario de la Generalitat, propiciando una gestión eficiente y sostenible de las infraestructuras portuarias.

h) La redacción de los proyectos y la ejecución de las obras de las actuaciones que se deriven de su programación o le sean asignados en virtud de los acuerdos con la Administración correspondiente.

i) El otorgamiento y extinción de las concesiones y autorizaciones en los puertos de la Generalitat, y en materia de transporte marítimo de competencia autonómica.

j) La liquidación y recaudación de los ingresos públicos y privados generados en los puertos de la Generalitat.

k) El ejercicio de las funciones que le correspondan en materia de protección civil y gestión de emergencias, y ordenar el cumplimiento de la normativa de seguridad portuaria y medioambiental por los concesionarios y usuarios del domino público portuario, sin perjuicio de las competencias que pudieran corresponder a las consellerias a las que se atribuyan las respectivas materias.

l) El ejercicio de la competencia en materia de policía y régimen sancionador en su ámbito de actuación.

m) El ejercicio de las competencias de la Generalitat en materia de enseñanzas y titulaciones habilitantes para la navegación de recreo y las actividades deportivas subacuáticas, así como la ordenación de los centros y escuelas para la enseñanza de la vela, la motonáutica, la navegación de recreo y las actividades subacuáticas, sin perjuicio de las que correspondan a la conselleria competente en materia de educación y de deporte.

n) Las demás no atribuidas de forma expresa a otros órganos.

TÍTULO I

Dominio público portuario

CAPÍTULO I

Descripción

Artículo 5. *Bienes del dominio público portuario.*

1. El dominio público portuario de la Generalitat estará integrado por los puertos e instalaciones portuarias transferidas por el Estado y sus pertenencias, el conjunto de obras e instalaciones para fines portuarios y los bienes que la Generalitat afecte a dichos fines.

2. La adscripción de nuevos terrenos de dominio público marítimo-terrestre necesarios para la provisión de infraestructuras y realización de actividades portuarias se realizará por la Administración del Estado de conformidad con lo dispuesto en su propia legislación, y permitirá a la Generalitat el otorgamiento de los títulos habilitantes y la autorización de las obras que correspondan.

3. De conformidad con lo prevenido en la legislación de puertos del Estado, tendrán la consideración de puertos de la Generalitat los espacios pesqueros y los destinados a usos náuticos deportivos que, estando adscritos a puertos de interés general, puedan ser segregados de la zona de servicio por poseer infraestructuras portuarias independientes, espacios terrestres y marítimos diferenciados y no dividir ni interrumpir la zona de servicio del puerto de modo que pueda afectar a la explotación de éste.

Artículo 6. *Utilización de los bienes del dominio público portuario.*

Sin perjuicio de la aplicación de las normas sectoriales procedentes, la utilización del dominio público portuario se regirá por lo establecido en la presente ley, en sus disposiciones de desarrollo y en los instrumentos de planificación portuaria.

CAPÍTULO II

Planificación y obras portuarias

Sección 1ª. Ordenación estructural

Artículo 7. *Plan de Infraestructuras Portuarias de la Comunitat Valenciana.*

1. La ordenación estructural del sistema portuario se realizará mediante el Plan de Infraestructuras Portuarias de la Comunitat Valenciana, en el que se recojan los objetivos a alcanzar dentro del plazo de su vigencia, en relación con la consideración de tramos de costa homogéneos y con la política territorial de la Generalitat.

2. El Plan de Infraestructuras Portuarias tendrá la naturaleza de plan de acción territorial de carácter sectorial de los previstos en la normativa reguladora de la ordenación del territorio.

3. La elaboración y aprobación del Plan de Infraestructuras Portuarias estarán sujetas a evaluación ambiental en los términos previstos en la legislación sectorial ambiental y llevará aparejada la declaración de utilidad pública.

Artículo 8. *Los planes especiales de ordenación portuaria.*

1. Cuando con carácter excepcional sea necesaria la reordenación integral del puerto, la conselleria competente en materia de puertos podrá elaborar planes especiales de ordenación portuaria, que se tramitarán de acuerdo con lo previsto en la legislación urbanística.

2. En su elaboración y aprobación se someterán a evaluación ambiental conforme a la legislación sectorial ambiental.

Sección 2ª. Ordenación funcional

Artículo 9. *Delimitación de los espacios y usos portuarios (DEUP).*

1. En las instalaciones portuarias de la Generalitat se podrá establecer la delimitación de los espacios y usos portuarios (DEUP) por la que se delimitarán los espacios de tierra y de agua necesarios para el desarrollo de los usos portuarios, los espacios de reserva que garanticen la posibilidad de desarrollo de la actividad portuaria, y aquellos que puedan destinarse a usos vinculados a la interacción puerto-ciudad.

2. La DEUP determinará asimismo los usos previstos para los diferentes espacios que comprenda y su estructura básica, con justificación de su necesidad o conveniencia.

3. La aprobación de la DEUP llevará implícita la declaración de utilidad pública a efectos expropiatorios de bienes y derechos de titularidad privada, y también la afectación al uso público portuario de los bienes que la misma comprenda.

4. En el supuesto de que la zona delimitada incluyera pertenencias del dominio público marítimo-terrestre no adscritas, la DEUP integrará las correspondientes determinaciones para su consideración como proyecto a los efectos de la tramitación del informe previsto en el artículo 49 de la Ley 22/1988, de 28 de julio, de Costas.

5. La zona de servicio de una instalación portuaria otorgada en concesión estará compuesta por el dominio público cuya ocupación haya sido autorizada y los espacios que, procedentes de otra titularidad, hayan sido incorporados a él en virtud de lo dispuesto en el título concesional.

6. En los puertos en que no exista DEUP, la delimitación de la zona de servicio vendrá determinada por los límites de la zona de adscripción o transferencia o por la delimitación de la zona marítimo-terrestre y la efectiva ocupación de las obras portuarias y sus canales de acceso.

Artículo 10. *Determinaciones.*

Las DEUP deberán contener las siguientes determinaciones:

1. La delimitación de la zona portuaria, incluyendo las adscripciones y afecciones demaniales correspondientes.

2. La asignación y ordenación de usos en el ámbito portuario que justifiquen la delimitación pretendida, así como las medidas dirigidas a satisfacer adecuadamente la prestación de los servicios portuarios y a garantizar la seguridad de los mismos.

3. Una prospectiva sobre necesidades de desarrollo futuro.

Artículo 11. *Procedimiento de aprobación.*

1. En la elaboración, tramitación y aprobación inicial de las DEUP se garantizará la información pública y la intervención de las administraciones públicas, departamentos de la Generalitat y organismos públicos con competencias afectadas.

2. La aprobación inicial corresponderá a la dirección general que tenga atribuidas las funciones de planificación, gestión y explotación portuaria, y, su aprobación definitiva, a la conselleria competente en materia de puertos.

3. La resolución de aprobación definitiva deberá publicarse en el Diari Oficial de la Comunitat Valenciana.

Sección 3ª. Régimen de las obras portuarias

Artículo 12. *Proyectos de obras portuarias.*

1. Para la ejecución y desarrollo de las infraestructuras portuarias, tanto las previstas en la planificación aprobada como las que, por la menor importancia, no formen parte, se elaborarán en todo caso proyectos de construcción, pudiéndose realizar con carácter previo proyectos básicos que permitan analizar las necesidades y alternativas concretas de las actuaciones que se pretendan llevar a cabo.

2. Los proyectos de construcción se sujetarán al procedimiento de declaración de impacto ambiental de acuerdo con la legislación aplicable. En su tramitación, tanto los

proyectos de construcción como el estudio de impacto ambiental, se someterán a información pública por plazo no inferior a treinta días, así como a informe a los órganos de la Administración General del Estado, de la Generalitat y de entidades locales afectados, que deberán emitirlo en un plazo no inferior a treinta días ni superior a cuarenta y cinco, sin perjuicio de lo que derive de la legislación sectorial. Transcurrido dicho plazo sin que se haya evacuado el correspondiente informe se podrán proseguir las actuaciones subsiguientes.

3. Los proyectos de infraestructuras portuarias podrán ser declarados de interés general de acuerdo con lo previsto en la disposición adicional sexta de la Ley 4/2004, de 30 de junio, de la Generalitat, de Ordenación del Territorio y Protección del Paisaje.

4. Corresponderá al Consell la declaración de urgencia para la ocupación de los bienes y derechos afectados por obras portuarias.

Artículo 13. *Promoción de nuevos puertos e infraestructuras y ampliación de los ya existentes.*

1. La iniciativa para la promoción de nuevos puertos e infraestructuras portuarias corresponde a la Administración portuaria, sin perjuicio de que su construcción pueda ser ejecutada directamente por la propia Administración o por un particular en régimen de concesión para su gestión indirecta, de acuerdo con la legislación administrativa correspondiente.

2. No obstante, en los términos que prevé esta ley se admitirá la iniciativa privada mediante la presentación de estudios de viabilidad.

Artículo 14. *Efectos de la aprobación de los proyectos de construcción o ampliación de puertos.*

1. La aprobación de los proyectos de construcción o ampliación de puertos llevará aparejada la declaración de utilidad pública y la necesidad de ocupación de los bienes y derechos correspondientes a los fines de expropiación, de ocupación temporal o de imposición o modificación de servidumbres, así como de interés general en el supuesto de rescate. Se entenderá así, los derivados tanto del replanteo del proyecto como de las modificaciones de obras que puedan aprobarse posteriormente.

2. Asimismo, la declaración de utilidad pública y la necesidad de ocupación se referirá también a los bienes y derechos comprendidos en el replanteo del proyecto y en las modificaciones de obras que puedan aprobarse posteriormente, con los mismos requisitos señalados en el apartado anterior.

3. Las obras portuarias no estarán sometidas a licencia municipal, por constituir obras públicas de interés general, sin perjuicio del ejercicio del control preventivo municipal mediante la emisión de informe preceptivo en la tramitación de los correspondientes proyectos.

Sección 4ª. Consideración urbanística de los puertos

Artículo 15. *Coordinación entre la planificación urbanística y la ordenación portuaria.*

1. Para articular la necesaria coordinación entre las administraciones con competencia concurrente sobre el espacio portuario, los planes generales y demás instrumentos de ordenación urbanística deberán incluir entre sus previsiones las necesarias para contemplar la planificación portuaria.

2. La calificación urbanística prevista por el planeamiento general de los terrenos incluidos en las zonas portuarias y demás instalaciones deberá ser la de red primaria, según lo previsto en la legislación urbanística de aplicación.

3. Para garantizar la coherencia entre las determinaciones del planeamiento urbanístico o territorial y la planificación portuaria, los organismos o administraciones competentes para la aprobación de la planificación territorial o urbanística, de ámbito municipal o supramunicipal, notificarán a la conselleria competente en materia de puertos la apertura de los trámites de exposición o información pública previstos en la legislación urbanística o territorial que puedan afectar a los puertos existentes, y recabarán informe, preceptivo y vinculante, de dicha conselleria justificativo de adaptación a las normas establecidas en la

presente ley y a los planes correspondientes que se deriven de la misma, que deberá emitirse en el plazo de un mes.

4. Con carácter previo a la aprobación definitiva de los planes territoriales o urbanísticos que afecten al sistema portuario de la Comunitat Valenciana deberá emitirse el informe a que se hace referencia en el apartado anterior.

Artículo 16. *Control urbanístico sobre las obras a realizar en dominio público portuario.*

1. Las obras portuarias de la Generalitat, así como las que afecten a su conexión con la red viaria y los sistemas generales de comunicaciones, no estarán sujetas a licencia municipal.

2. Las competencias municipales de control preventivo se ejercerán a través del informe de los ayuntamientos de los municipios en cuyo término se ubiquen, que deberá recabarse preceptivamente en la tramitación de los proyectos y que habrá de emitirse en el plazo de un mes, transcurrido el cual sin haberse emitido se entenderá favorable.

Artículo 17. *Control sobre las actuaciones que puedan afectar al dominio público portuario.*

1. Para la autorización, por las administraciones públicas competentes, de actuaciones a realizar en zonas colindantes con el dominio público portuario, deberá recabarse informe de la conselleria competente en materia de puertos.

2. El informe a que se refiere el apartado anterior tiene carácter preceptivo en todo caso, y además vinculante en lo que se refiere a los aspectos relacionados directamente con la utilización y protección del dominio público portuario y a la viabilidad de los servicios y actividades portuarias.

Dicho informe deberá emitirse en el plazo de un mes, transcurrido el cual sin que se haya emitido se entenderá favorable.

TÍTULO II

Gestión del dominio público portuario

CAPÍTULO I

Disposiciones generales

Artículo 18. *Principios.*

1. La Administración portuaria ostenta la competencia sobre la gestión del dominio público portuario de la Generalitat, a través de cualesquiera de las formas previstas en el ordenamiento jurídico, de acuerdo con los criterios derivados de las políticas públicas sectoriales en materia portuaria y las exigencias derivadas de la planificación portuaria.

2. La gestión del dominio público portuario comprende la ejecución de obras, el otorgamiento de autorizaciones y concesiones, la prestación de servicios, la adopción de medidas de protección y defensa, y cualesquiera otras funciones o actuaciones previstas en la presente ley.

Artículo 19. *Usos permitidos.*

1. En el dominio público portuario solo podrán llevarse a cabo actividades, instalaciones y construcciones acordes con los usos portuarios propios de cada puerto.

A tal efecto, tienen la consideración de usos portuarios los siguientes:

a) Usos comerciales, incluidos el tránsito de pasajeros y la carga, la descarga, el transbordo y el almacenamiento de mercancías de cualquier tipo relacionados con el intercambio entre modos de transporte, y otras actividades portuarias comerciales.

b) Usos pesqueros, incluidas las actividades de acuicultura marina, y pesquero-turísticos.

c) Usos náutico-deportivos.

d) Usos complementarios o auxiliares de los anteriores, incluidos los relativos a actividades logísticas y los que correspondan a empresas industriales o comerciales cuya

localización en la zona de servicio esté justificada por razón del tráfico portuario o por los servicios que prestan a las personas usuarias del puerto.

2. Dentro del dominio público portuario, también podrán realizarse usos compatibles con los portuarios, tales como los culturales, deportivos, educativos, recreativos, certámenes feriales, exposiciones y otras actividades comerciales no portuarias que favorezcan el equilibrio económico y social de los puertos. Para permitir estos usos no portuarios será necesario que estén previstos en la correspondiente delimitación de los espacios y usos portuarios y que se ajusten al planeamiento urbanístico.

Excepcionalmente podrán otorgarse motivadamente autorizaciones para usos no previstos, siempre que no sean incompatibles con la normal actividad del puerto y su plazo de vigencia no exceda los tres meses.

3. No podrán constituirse derechos de uso exclusivo sobre cualquier superficie de agua en el interior de los puertos y, especialmente, el derecho de uso exclusivo de amarre sobre los puestos de atraque.

El uso preferente y no exclusivo permitirá a los titulares de la gestión, tanto directa como indirecta, la utilización o cesión temporal de los elementos portuarios mientras éstos no estén ocupados por sus cesionarios.

Reglamentariamente se regulará el régimen de participación del gestor del puerto y el cesionario en los ingresos que resulten de esta explotación.

Asimismo, se establecerán las obligaciones formales a observar en cuanto a la comunicación de estancias por los titulares de atraques.

Artículo 20. *Usos restringidos.*

(Suprimido).

Artículo 21. *Régimen de utilización privativa del dominio público portuario.*

1. La utilización u ocupación del dominio público portuario por terceros o su puesta a disposición para usos en los que concurran circunstancias especiales de exclusividad, de intensidad, de peligrosidad o de rentabilidad, o que comporten la ejecución de obras, construcciones o instalaciones, requiere el otorgamiento de la preceptiva autorización o concesión administrativa, según proceda.

2. Las autorizaciones y las concesiones otorgadas según esta ley no exoneran ni dispensan a sus titulares de obtener los permisos, las licencias y, en general, las autorizaciones que sean exigibles por otras disposiciones específicas.

3. En el caso de que tales autorizaciones o concesiones se obtengan con anterioridad al otorgamiento del título habilitante exigible para la ocupación del dominio público, su eficacia quedará condicionada al otorgamiento de éste.

4. El otorgamiento de autorizaciones y concesiones para la utilización del dominio público portuario tiene carácter discrecional.

5. La Administración portuaria conserva, en todo momento, las facultades de tutela y policía sobre el dominio público portuario objeto de autorización o concesión.

CAPÍTULO II

Concesión de obras públicas portuarias

Artículo 22. *El contrato de concesión de obra pública portuaria.*

1. La Administración portuaria podrá promover la construcción de obra pública portuaria en régimen de concesión.

2. Sin perjuicio del contenido mínimo previsto en la legislación de contratos del sector público, los estudios de viabilidad de concesiones de obra pública portuaria deberán incluir un proyecto básico de las mismas.

3. El contrato de concesión de obra pública portuaria habilitará directamente para la ocupación y utilización del dominio público portuario en el que deba construirse la obra pública portuaria que constituya su objeto, siendo de aplicación lo dispuesto en esta ley a los efectos del régimen económico y de utilización del dominio público portuario.

4. Las concesiones de obra pública portuaria se otorgarán por el plazo que se establezca en el pliego de cláusulas administrativas particulares, que en ningún caso podrá exceder los 40 años.

5. Los plazos fijados en los pliegos de cláusulas administrativas particulares podrán ser prorrogados de forma expresa hasta el límite establecido en el apartado anterior y, en su caso, reducidos de conformidad con lo prevenido en la legislación general reguladora del contrato de concesión de obra pública.

6. En materia de concesión de obra pública portuaria habrá de estarse a lo dispuesto en la legislación básica estatal reguladora de esta modalidad contractual, a las especialidades previstas en este artículo y en los artículos reguladores de las concesiones demaniales y a la legislación sectorial aplicable.

CAPÍTULO III

Autorizaciones y concesiones

Sección 1ª. Autorizaciones

Subsección 1ª. Disposiciones generales

Artículo 23. *Reglas generales.*

1. Queda sujeta a autorización previa de la Administración portuaria la ocupación del dominio público portuario con instalaciones desmontables o con bienes muebles o que no requiera ejecución de obras.

2. Las autorizaciones para la ocupación del dominio público portuario se otorgarán a título de precario, con carácter personal e intransferible, por un plazo máximo de un año prorrogable hasta un máximo de tres, incluidas las prórrogas, transcurrido el cual no podrán prorrogarse.

3. Excepcionalmente, podrán autorizarse obras en el dominio público portuario a las administraciones públicas, siempre que no supongan una ocupación excluyente para otros usuarios y su finalidad sea favorable al interés general. Dichas autorizaciones afectarán únicamente a la ejecución de obras, cuyo plazo debe quedar determinado en la memoria que se presente al amparo del artículo 25.

Subsección 2ª. Procedimiento de otorgamiento

Artículo 24. *Iniciación.*

El procedimiento de otorgamiento de las autorizaciones para la ocupación del dominio público portuario podrá iniciarse de oficio o a solicitud de persona interesada.

Artículo 25. *Requisitos de la solicitud.*

1. En caso de que el procedimiento de otorgamiento de las autorizaciones se inicie a instancia de parte interesada, deberá formularse una solicitud acompañada de una memoria y planos de conjunto o de detalle de los bienes e instalaciones a desarrollar, en los que se especifique la extensión de la zona de dominio público portuario a ocupar, así como acreditación de su capacidad de obrar, solvencia económica y no estar incurso en prohibiciones de contratar con la Administración.

2. Las solicitudes que se opongan a la presente ley y demás legislación aplicable o a lo dispuesto en la planificación funcional o estructural no se admitirán a trámite, archivándose en el plazo máximo de dos meses mediante la correspondiente resolución, que deberá notificarse al interesado.

3. Si las solicitudes no reúnen los requisitos exigidos y éstas fueran susceptibles de subsanación, se procederá para ello en la forma prevista en el artículo 71 de la Ley 30/1992, de 26 de noviembre, de Régimen Jurídico de las Administraciones Públicas y del Procedimiento Administrativo Común.

Artículo 26. *Instrucción.*

1. La Administración portuaria examinará la solicitud y la documentación presentada y precisará su adecuación y viabilidad tanto legal como técnica.

2. Se solicitará informe de los departamentos y de otras administraciones afectados cuando éste fuera preceptivo o se estimare conveniente recabarlo.

3. El plazo máximo para dictar y notificar la resolución que ponga fin al procedimiento es de ocho meses contados desde la fecha de entrada en el registro de la Administración portuaria de la correspondiente solicitud, transcurrido el cual sin que hubiera recaído resolución expresa la solicitud de autorización correspondiente se entenderá desestimada.

Artículo 27. *Procedimientos de pública concurrencia.*

1. La Administración portuaria podrá convocar procedimientos de pública concurrencia para el otorgamiento de autorizaciones.

2. El órgano competente para la resolución del procedimiento de pública concurrencia aprobará el pliego de bases que ha de regir el mismo, el cual fijará los requisitos para participar en el procedimiento, los criterios para su adjudicación y ponderación de los mismos, así como el pliego de condiciones de la autorización.

3. La convocatoria del procedimiento de pública concurrencia se publicará en el Diari Oficial de la Comunitat Valenciana, pudiéndose presentar ofertas en el plazo establecido, que no podrá ser inferior a un mes. Dichas ofertas serán abiertas en acto público.

4. Cuando se convoque concurso para la adjudicación de una autorización o concesión, la tasa será la que resulte de la licitación al alza sobre un tipo de partida que se fijará en los pliegos, para cuyo cálculo se tendrán en cuenta los criterios establecidos en este capítulo y la estimación del valor de los activos de la concesión.

5. Si el concurso quedara desierto, se podrá convocar nueva licitación, con un tipo reducido hasta el 50 por cien del anterior, y si tampoco llegara a adjudicarse con esas condiciones el tipo será libre y se determinará según las ofertas de los licitadores.

6. Los pliegos de bases podrán incluir en los criterios de adjudicación la posibilidad de que los licitadores oferten importes adicionales a los correspondientes a las tasas previstas en esta ley.

Artículo 28. *Modificación de autorizaciones.*

1. Las autorizaciones de ocupación del dominio público portuario podrán modificarse en los siguientes supuestos:

a) Cuando se hayan alterado los supuestos determinantes de su otorgamiento.
b) En casos de fuerza mayor a petición del titular.
c) Cuando lo exija su adecuación a los planes o normas correspondientes.

2. Solo en el tercer caso, el interesado tendrá derecho a indemnización, de conformidad con las siguientes reglas:

a) Se indemnizará por el valor de las instalaciones desmontables o bienes muebles no amortizados incluidos en el acta de reconocimiento, suponiendo una amortización lineal para el período de duración de la autorización, actualizando los precios del proyecto, incluso honorarios del mismo y dirección de obras, con arreglo a las normas oficiales y considerando el estado de las obras.

b) Se indemnizará también por la pérdida de beneficios en el ejercicio económico o año en curso, debidamente justificada con las declaraciones presentadas a efectos fiscales.

c) En cualquier caso, no se tendrán en cuenta las obras e instalaciones realizadas sin previa autorización, que pasarán al dominio público sin derecho a indemnización.

d) Se aplicará supletoriamente la legislación general de expropiación forzosa.

Artículo 29. *Revocación.*

Las autorizaciones otorgadas podrán ser revocadas unilateralmente, previa audiencia al titular, en cualquier momento y sin derecho de indemnización, en los siguientes casos:

1. Cuando resulten incompatibles con obras o planes aprobados con posterioridad al otorgamiento.
2. Cuando entorpezcan o sean un obstáculo para la explotación portuaria.
3. Cuando impidan la utilización del espacio portuario para actividades de mayor interés portuario.

Artículo 30. *Efectos de la extinción.*

1. Una vez extinguida la autorización, el titular tiene la obligación de retirar los materiales, equipos y las instalaciones que no reviertan gratuitamente a la Administración portuaria en función de lo previsto en el título, y de restaurar la realidad física alterada y dejar el dominio público en el estado anterior a su ocupación.
2. En cualquier caso, cuando la retirada no se lleve a cabo en el momento de extinguirse la autorización ésta se podrá realizar subsidiariamente por la Administración a cargo del sujeto obligado.

Sección 2ª. Concesiones demaniales

Subsección 1ª. Disposiciones generales

Artículo 31. *Ámbito de aplicación.*

1. Queda sujeta a concesión previa de la Administración portuaria toda ocupación del dominio público portuario que requiera obras o instalaciones no desmontables.
2. Las concesiones sólo podrán otorgarse para obras, instalaciones, usos y actividades que sean compatibles con las determinaciones establecidas en los instrumentos de planificación y ordenación portuarias, y se someterán a los correspondientes pliegos que apruebe la Administración portuaria.
3. En el título concesional se incorporarán, además de las condiciones relativas a la ocupación del dominio público portuario, las relativas a la actividad o a la prestación del servicio.

Artículo 32. *Plazo de las concesiones.*

1. El plazo de las concesiones será el que se determine en el título correspondiente y no podrá superar, incluidas las prórrogas, los 50 años.
2. Para la determinación del plazo de las concesiones se tendrán en cuenta al menos los siguientes criterios:

a) Vinculación del objeto de la concesión a la actividad portuaria.
b) Disponibilidad del espacio de dominio público portuario.
c) Volumen de inversión y estudio económico-financiero.

3. El plazo de la concesión será improrrogable, excepto en los siguientes supuestos:

a) Cuando en el título de otorgamiento se haya previsto expresamente, y en este caso, a petición del concesionario, la administración portuaria podrá prorrogar discrecionalmente la concesión, sin que el plazo inicial, unido al de las prórrogas, pueda superar el plazo máximo de 50 años.
b) Cuando en el título de otorgamiento no se haya previsto la posibilidad de prórroga, pero el concesionario lleve a cabo una inversión relevante no prevista en la concesión que mejore la integración entre el puerto, la ciudad y la costa, o que mejore la seguridad y operatividad de las instalaciones u obras realizadas en virtud del título concesional, su productividad, la eficiencia energética o la calidad ambiental de las operaciones portuarias o que suponga la introducción de nuevas tecnologías o procesos que incrementen la competitividad, y que, en todo caso, sea superior al 20 por ciento del valor actualizado de la inversión prevista en el título concesional, el plazo de la concesión podrá ser prorrogado, aunque no podrá superar en total el plazo máximo de 50 años. La resolución de prórroga deberá contener una declaración expresa de estos aspectos.

c) Excepcionalmente, se podrá autorizar prórrogas no previstas en el título administrativo que, unidas al plazo inicial, superen en total el plazo de 50 años, en alguno de los siguientes supuestos:

i) En aquellas concesiones que sean de interés estratégico o relevante para el puerto o para el desarrollo económico de su zona de influencia, incluyendo entre estas las que realicen una actividad deportiva o turística de significativa importancia para su zona de influencia, o supongan el mantenimiento en el puerto de la competencia en el mercado de los servicios portuarios, cuando se comprometa a llevar a cabo una nueva inversión adicional que suponga una mejora de la eficacia global y de la competitividad de la actividad desarrollada, en los términos señalados en el párrafo b anterior, salvo el importe de la nueva inversión adicional, que no podrá ser inferior a la mayor de las siguientes cuantías:

– La diferencia de valor, en el momento de la solicitud, entre la concesión sin prórroga y el de la concesión prorrogada. Estas valoraciones deberán ser realizadas por una empresa independiente designada por la dirección general competente y a costa del concesionario.
– El 50% de la inversión inicial actualizada.

ii. Cuando el concesionario efectúe contribución, que no tendrá naturaleza tributaria, a la financiación de alguno de los siguientes supuestos para mejorar la posición competitiva de los puertos en su área de influencia y/o la intermodalidad del transporte de mercancías:

– Infraestructuras de conexión terrestre entre las redes generales de transporte de uso común y las vigentes zonas de servicio de los puertos.
– Infraestructuras o instalaciones, acordes a la planificación territorial y urbanística, en espacios destinados a usos vinculados a la interacción puerto-ciudad.

Este compromiso económico, que no tendrá naturaleza tributaria, se incluirá en la concesión modificada y deberá ser ejecutado en el plazo máximo de seis meses desde el otorgamiento de la prórroga de la concesión. El importe de este compromiso económico no debe ser inferior a la mayor de las siguientes cuantías:

– La diferencia de valor, en el momento de la solicitud, entre la concesión sin prórroga y el de la concesión prorrogada. Estas valoraciones deberán ser realizadas por una empresa independiente designada por la dirección general competente y a costa del concesionario.
– El 20 por ciento de la inversión inicial actualizada.

En los supuestos de las letras c.1 y c.2 el plazo máximo de la prórroga, unida al plazo inicial, podrá alcanzar 75 años y podrá solicitarse siempre que se hayan ejecutado los niveles de inversión comprometidos para estar en explotación de acuerdo con lo previsto en el título concesional, con un mínimo del 20 % de la inversión inicial actualizada.

4. La prórroga de la concesión determinará la modificación de las condiciones de la misma, que deberán ser aceptadas por el concesionario con anterioridad a la resolución de concesión de la prórroga.
5. En cualquiera de los supuestos anteriores, el plazo de la prórroga no podrá ser superior a la mitad del plazo inicialmente establecido en el título de otorgamiento. En todo caso, el plazo de la concesión, incluida la totalidad de las prórrogas otorgadas, no podrá superar el plazo de los cincuenta años, excepto en el supuesto excepcional recogido en el apartado 3.c) del artículo 32.3.
6. El otorgamiento de prórroga requerirá que haya transcurrido al menos la tercera parte del período de vigencia de la concesión, salvo autorización excepcional de la Administración portuaria.
7. En cualquier caso, a los efectos de este artículo, las valoraciones deberán considerar la naturaleza propia de las distintas superficies del dominio público portuario de competencia autonómica; así como, entre otros factores, el momento del otorgamiento de la concesión, el uso a que se destine, su estado de conservación y el resultado previsible de explotación hasta el vencimiento de la concesión.

Artículo 33. *Continuación de la explotación.*

(Suprimido).

Subsección 2ª. Procedimiento de otorgamiento

Artículo 34. *Iniciación.*

El procedimiento de otorgamiento de una concesión para la ocupación del dominio público portuario se iniciará de oficio o a solicitud de persona interesada.

Artículo 35. *Requisitos de la solicitud.*

En el supuesto de que el procedimiento de otorgamiento se inicie a instancia de persona interesada, la solicitud deberá ir acompañada de los siguientes documentos:

1. Acreditación de la personalidad del solicitante y de su capacidad de obrar.
2. Acreditación de los requisitos de solvencia económica, técnica y profesional para hacer frente a las obligaciones derivadas de la concesión.
3. Acreditación de encontrarse al corriente de las obligaciones de carácter tributario, laboral y de la Seguridad Social exigidas por la legislación vigente.

La acreditación del cumplimiento de dichas circunstancias se efectuará de conformidad con lo prevenido en la legislación de contratos del sector público.

4. Proyecto básico y de explotación suscrito por facultativo competente y adaptado a las exigencias derivadas de la planificación portuaria.
5. Estudio económico-financiero de la actividad a desarrollar.
6. Acreditación del cumplimiento de las condiciones específicas para el ejercicio de la actividad objeto de la concesión.
7. Acreditación de haber constituido garantía provisional.

Artículo 36. *Admisión a trámite.*

1. Admitida a trámite la solicitud, podrá denegarse antes del trámite de información pública mediante resolución motivada cuando de su estudio preliminar resulte a criterio de la Administración portuaria que no sea procedente su otorgamiento.
2. No se admitirán a trámite las solicitudes que se opongan a lo dispuesto en la planificación portuaria o la legislación vigente, archivándose mediante resolución que deberá notificarse al interesado.
3. Si las solicitudes no reúnen los requisitos exigidos y éstos fueran susceptibles de subsanación, se procederá para ello en la forma prevista en la el artículo 71 de la Ley 30/1992, de 26 de noviembre, de Régimen Jurídico de las administraciones Públicas y del Procedimiento Administrativo Común.

Artículo 37. *Instrucción.*

1. Admitida la solicitud presentada, la Administración portuaria procederá a la confrontación del proyecto sobre el terreno y los espacios de agua correspondientes con el fin de determinar su viabilidad y adecuación técnica.
2. Asimismo, se abrirá un período de información pública por un plazo mínimo de un mes, publicándose el correspondiente anuncio en el Diari Oficial de la Comunitat Valenciana, y, al mismo tiempo, se solicitará informe a las administraciones y organismos que legal o reglamentariamente se determinen, que deberá evacuarse en el plazo de un mes, transcurrido el cual sin que se haya emitido se entenderá favorable.
3. El trámite de información pública no será preceptivo en los supuestos en que la concesión se refiera a la utilización total o parcial de edificaciones existentes, sin modificación de su arquitectura exterior y para los usos autorizados en la planificación portuaria.
4. Si como resultado de la información pública se desprendiera la ausencia de concurrencia, se continuará la tramitación de la solicitud.
5. En el supuesto de presentación de varias solicitudes, la adjudicación se efectuará mediante procedimiento de pública concurrencia por los trámites señalados en el artículo siguiente, debiéndose aprobar previamente por la Administración portuaria el correspondiente pliego de condiciones de la concesión en el que se expliciten los criterios que habrá de regir la adjudicación.

Para considerar admitida una solicitud a los efectos de lo previsto en el párrafo anterior, deberá acompañar los documentos exigidos en el artículo 35 de la presente ley.

La garantía que deberán presentar quienes participen en la licitación deberá alcanzar, como mínimo, un 3 por ciento del presupuesto base de licitación del proyecto sometido a información pública, excluido el Impuesto sobre el Valor Añadido.

6. Una vez cumplimentados los anteriores trámites, se fijarán las condiciones en que podría ser otorgada la concesión, que se notificarán a la adjudicataria del procedimiento de pública concurrencia para su expresa aceptación. La falta de aceptación en el plazo concedido implicará el archivo de las actuaciones, con pérdida de la garantía provisional constituida. En caso de aceptación expresa, la resolución correspondiente deberá hacerse pública, mediante anuncio en el “Diari Oficial de la Generalitat Valenciana” y en la página web de la Conselleria competente en materia de puertos.

Artículo 38. *Procedimientos de pública concurrencia.*

1. Sin perjuicio de lo previsto en el artículo anterior, la Administración portuaria podrá convocar procedimientos de pública concurrencia para el otorgamiento de concesiones en el dominio público portuario.

2. La convocatoria del procedimiento de pública concurrencia supondrá el archivo de los expedientes de solicitud de concesión en tramitación que resultaren afectados.

3. El pliego de bases que ha de regir el mismo, fijará el objeto y los requisitos para participar en tal procedimiento, los criterios para su adjudicación y ponderación de los mismos y la garantía provisional, así como el pliego de condiciones de otorgamiento de la concesión.

4. La convocatoria del procedimiento de pública concurrencia se publicará en el Diari Oficial de la Comunitat Valenciana, pudiéndose presentar ofertas en el plazo establecido, que no podrá ser inferior a un mes. Dichas ofertas serán abiertas en acto público.

5. La oferta técnica que resulte seleccionada se someterá a informe a las administraciones públicas y organismos afectados.

6. En el supuesto de que el licitador cuya oferta resultó seleccionada renuncie a la adjudicación de la concesión perderá las garantías prestadas y la Administración portuaria podrá optar discrecionalmente entre declarar desierto el procedimiento de pública concurrencia o adjudicar la concesión al licitador siguiente en la valoración.

7. El procedimiento de pública concurrencia podrá declararse desierto si ninguna de las ofertas presentadas reúne las condiciones adecuadas, pudiendo en este caso levantar la suspensión prevista en el apartado 2.

8. Cuando se convoque concurso para la adjudicación de una autorización o concesión, la tasa será la que resulte de la licitación al alza sobre un tipo de partida que se fijará en los pliegos, para cuyo cálculo se tendrán en cuenta los criterios establecidos en este capítulo y la estimación del valor de los activos de la concesión.

9. Si el concurso quedara desierto, se podrá convocar nueva licitación, con un tipo reducido hasta el 50 por cien del anterior, y si tampoco llegara a adjudicarse con esas condiciones el tipo será libre y se determinará según las ofertas de los licitadores.

10. Los pliegos de bases podrán incluir en los criterios de adjudicación la posibilidad de que los licitadores oferten importes adicionales a los correspondientes a las tasas previstas en esta ley.

Artículo 39. *Explotación y gestión de las concesiones.*

1. La explotación, gestión y mantenimiento de las obras y de las instalaciones serán a cargo del concesionario, pudiendo ejercer las actividades o servicios objeto de la concesión mediante cualquiera de las formas previstas en el ordenamiento jurídico.

2. Las prestaciones establecidas como principales en el título concesional no podrán ser objeto de contrato entre el concesionario y terceros.

3. Cuando la concesión habilite conjuntamente para la construcción y la explotación de obras en los puertos de la Generalitat, los pliegos que la regulen podrán exigir que el titular esté igualmente obligado a proyectar, ejecutar, conservar, reponer y reparar aquellas obras o instalaciones que sean complementarias, accesorias o que estén vinculadas con la principal y sean necesarias para que ésta cumpla la finalidad determinante de su construcción y que

permitan su mejor funcionamiento y explotación, o bien que permitan el mejor funcionamiento o explotación del sistema portuario de la Generalitat, así como a efectuar las actuaciones ambientales, de vigilancia, limpieza y ornato público relacionadas con las mismas que en ellos se prevean.

4. En el caso de que el título administrativo tenga por objeto la explotación de obras ya construidas, el titular vendrá asimismo obligado a la conservación, reparación o reposición de las obras accesorias o vinculadas a la obra principal que se definan en el título, así como a efectuar las actuaciones ambientales, de vigilancia, limpieza y ornato público relacionadas con las mismas que en él se prevean.

5. En ambos casos, el cumplimiento de esta obligación podrá realizarse por dos vías distintas, según determinen los referidos pliegos:

a) Mediante la ejecución directa por el concesionario de la obligación de ejecutarlas, bajo la supervisión de la Administración portuaria. En este caso la contratación de las obras con terceros se realizará mediante procedimientos en los que habrán de respetarse los principios de publicidad y libre concurrencia. La empresa ejecutora de las obras deberá contar con la clasificación precisa como contratista de administraciones públicas.

b) Mediante el ingreso en la Generalitat del presupuesto de los proyectos, obras y dirección técnica, en la forma y plazos que determinen los pliegos, que será incorporado, con carácter finalista, al presupuesto de la Administración portuaria para la ejecución de las obras por la Administración.

6. En todos los casos los concesionarios estarán obligados a rendir cuentas del cumplimiento de sus obligaciones contractuales, respecto de la explotación, gestión y mantenimiento de las obras e instalaciones ante la conselleria competente en materia de puertos, con la periodicidad que establezcan el pliego de bases y el título concesional y, en defecto de esta previsión, con carácter bianual.

Artículo 40. *Transmisión y gravamen de las concesiones.*

1. En caso de fallecimiento del concesionario, sus causahabientes a título de herencia o legado podrán subrogarse, en el plazo de un año, en los derechos y obligaciones de aquél. Transcurrido dicho plazo sin manifestación expresa a la Administración portuaria, se entenderá que renuncian a la concesión. Si hubiere varios herederos, éstos deberán constituir una persona jurídica para subrogarse en la concesión o bien designar a uno de ellos a todos los efectos.

2. Salvo que el pliego no lo permita, las concesiones de dominio público portuario serán transmisibles inter vivos previa autorización de la Administración portuaria, subrogándose el nuevo titular en los derechos y obligaciones derivados de la concesión. En tales casos, la Administración portuaria podrá ejercer los derechos de tanteo y retracto en el plazo de tres meses. Dicho plazo se computará, en el primer caso, desde la notificación por el concesionario de las condiciones en que va a proceder a transmitir la concesión, entre las que necesariamente habrán de reflejarse las relativas al precio y las formas de pago, y, en caso del retracto, desde que tenga conocimiento expreso la Administración portuaria.

3. Para que la Administración portuaria autorice la transmisión de una concesión se deberán cumplir, al menos, las siguientes condiciones:

a) Que el concesionario se encuentre al corriente en el cumplimiento de todas las obligaciones derivadas de la concesión.

b) Que el nuevo titular reúna los requisitos exigidos para el ejercicio de la actividad o prestación del servicio objeto de la concesión.

c) Que haya transcurrido al menos un plazo de dos años, contados desde la fecha de otorgamiento de la concesión, siempre que se hayan ejecutado al menos un 50 por cien de las obras que, en su caso, hayan sido aprobadas, salvo que el pliego establezca unas condiciones más exigentes.

4. La transferencia en más de un 50 por cien de las acciones, participaciones o cuotas de la entidad concesionaria al tiempo del otorgamiento tendrán la consideración de transmisión de la concesión y exigirán la autorización previa de la Administración portuaria.

5. También tendrán la consideración de transmisión las fusiones, absorciones y segregaciones de rama de actividad, así como los supuestos de remate judicial, administrativo o adjudicación de bienes y derechos por impago.

6. En el supuesto de adjudicación de la concesión mediante remate judicial o administrativo, la Administración portuaria podrá ejercer el derecho de retracto en el plazo de tres meses, a contar desde el momento en que aquélla tenga conocimiento de la adjudicación.

Artículo 41. *Inscripción registral.*

1. Las concesiones de dominio público portuario podrán inscribirse en el Registro de la Propiedad de conformidad con lo prevenido en la legislación hipotecaria y en los pliegos de las respectivas concesiones.

2. La constitución de gravámenes, hipotecas y otros derechos de garantía sobre la concesión deberá ser previamente autorizada por la Administración portuaria.

3. No se inscribirán en el Registro de la Propiedad los actos de transmisión o gravamen de una concesión sin que se acompañe certificación de la Administración portuaria en la que se acredite haber dado cumplimiento a los requisitos exigidos en la presente ley y en las condiciones de la concesión.

Artículo 42. *Modificación de concesiones.*

1. La Administración portuaria podrá, de oficio o a solicitud del interesado, autorizar la modificación de las condiciones de una concesión.

2. Cuando la modificación sea sustancial, la solicitud se tramitará como si del otorgamiento de una nueva concesión se tratara.

3. A los efectos de lo dispuesto en el apartado anterior, se consideran modificaciones sustanciales las siguientes:

a) La modificación del objeto de la concesión.

b) La ampliación de la superficie de la concesión en más de un 20 por ciento respecto a la fijada en el acta de reconocimiento inicial.

c) La ampliación de la superficie o del volumen construidos e inicialmente autorizados en más de un 20 por ciento.

d) La prórroga del plazo de la concesión, salvo lo dispuesto en el artículo 33.

e) La modificación de la ubicación de la concesión.

4. En el cómputo de los límites establecidos se tendrán en cuenta los valores acumulados de modificaciones anteriores.

Artículo 43. *Rescate.*

1. En el caso de que el dominio público otorgado fuera necesario, total o parcialmente, para la ejecución de obras o la prestación de servicios portuarios y que para realizar aquéllas o prestar éstos, fuera preciso disponer de los bienes otorgados en concesión o utilizar o demoler las obras autorizadas, la Administración portuaria, mediante la correspondiente indemnización al titular, podrá proceder al rescate de la concesión.

2. El rescate de la concesión exigirá la previa declaración de utilidad pública de la concesión y el acuerdo de necesidad de ocupación de los bienes y derechos afectados. Corresponde al Consell la declaración de utilidad pública y de necesidad de ocupación, así como la declaración de urgencia de la ocupación, cuando proceda.

3. Cuando el rescate implique la necesidad de ocupación de sólo una parte de la concesión, de tal modo que a consecuencia de aquél resulte antieconómica la explotación de la parte no rescatada, el concesionario podrá solicitar de la Administración portuaria su rescate total.

4. La valoración de las concesiones a efectos del rescate atenderá a los siguientes conceptos:

a) El valor de las obras e instalaciones que hayan sido realizadas por el concesionario y estén establecidas en el título concesional, actualizado a la fecha del rescate con arreglo a la fórmula de revisión prevista en el pliego concesional o, en su defecto, al índice general de

precios de consumo (IPC), multiplicado por el cociente entre el período de concesión restante y el total. A los efectos de determinar el coste anterior, no se tendrán en cuenta las obras e instalaciones realizadas por el concesionario sin previa autorización de la Administración portuaria, que pasarán al dominio público sin derecho a indemnización.

b) La pérdida de beneficios imputable al rescate total o parcial de la concesión durante el plazo de concesión restante. A tal efecto, se computará el beneficio medio anual de las actividades ordinarias realizadas en la concesión en los cuatro ejercicios anteriores, o en los dos últimos ejercicios si es más favorable para el concesionario, según resulte de las certificaciones emitidas por la Agencia Tributaria. No obstante, en el caso de que el concesionario aceptara el pago de la indemnización mediante el otorgamiento de una nueva concesión o solicitara una nueva concesión para la misma o similar actividad, para el cálculo de la indemnización se descontarán los beneficios futuros asociados a dicha concesión, estimados de forma motivada.

5. El pago del valor del rescate podrá realizarse en dinero o también en especie, mediante el otorgamiento de otra concesión o, en caso de rescate parcial, mediante la modificación de las condiciones de la concesión. En estos dos últimos supuestos, se requerirá la conformidad del concesionario. Este pago no deberá suponer, en ningún caso, enriquecimiento injusto del concesionario.

Artículo 44. *Efectos de la extinción.*

1. En todos los casos de extinción de una concesión, la Administración portuaria decidirá sobre el mantenimiento de las obras e instalaciones o su levantamiento y retirada del dominio público portuario por el interesado y a sus expensas.

2. Una vez extinguida la concesión, revertirán a la Administración portuaria los terrenos, las obras y las instalaciones señaladas en el título de otorgamiento y sus modificaciones así como las restantes obras e instalaciones que pudieran existir, que serán entregadas en un estado adecuado de conservación y funcionamiento y libre de cargas.

3. Una vez extinguida la concesión, el titular tiene la obligación de retirar los materiales, equipos y las instalaciones que no reviertan gratuitamente a la Administración portuaria en función de lo previsto en el título, de restaurar la realidad física alterada y de dejar el dominio público en el estado anterior a su ocupación.

4. En cualquier caso, cuando la retirada no se lleve a cabo en el momento de extinguirse la concesión ésta se podrá realizar subsidiariamente por la Administración a cargo del sujeto obligado.

Sección 3ª. Disposiciones comunes a autorizaciones y concesiones

Artículo 45. *Condiciones de otorgamiento.*

Los títulos por los que se otorgue autorización o concesión deberán contener, como mínimo, las siguientes condiciones:

1. El objeto de la autorización o concesión.

2. La superficie de terrenos de dominio público cuya ocupación se autoriza o concede.

3. Las obras e instalaciones autorizadas, con las condiciones y prescripciones que se fijen para su realización.

4. El plazo de duración de la autorización o concesión y las posibilidades de prórroga en su caso, sin que la duración total pueda exceder los 3 años para las autorizaciones y los 50 para las concesiones.

5. Las condiciones de uso de los espacios portuarios.

6. En su caso, las condiciones de prestación de los servicios, así como las tarifas o los precios máximos que deban percibirse de los usuarios.

7. Las medidas específicas que sean necesarias para proteger el medio ambiente y la calidad de las aguas marítimas en el interior del recinto portuario y de sus alrededores que en su caso procedan.

8. Las medidas y condiciones de seguridad exigibles.

9. En caso de ocupación de espacios de agua, el balizamiento que deba establecerse.

10. Las tasas por autorización o concesión.

11. La obligación de mantener en buen estado el dominio público, las obras y las instalaciones, y de hacer, por su cuenta, las reparaciones que sean necesarias.

12. La obligación de auxilio y cooperación con la Administración portuaria en materia de policía portuaria.

13. Las garantías que, en su caso, deban constituirse, así como la determinación de su importe.

14. Las causas generales y específicas que determinen su extinción.

15. La declaración de que la Administración portuaria no asume ninguna obligación laboral o económica del titular de la autorización o concesión en caso de extinción.

Artículo 46. *Extinción.*

1. Las autorizaciones y concesiones se extinguirán por las siguientes causas:

a) Vencimiento del plazo de otorgamiento.

b) Nulidad de pleno derecho, en los supuestos prevenidos en la Ley 30/1992, de 26 de diciembre, de Régimen Jurídico de las Administraciones Públicas y del Procedimiento Administrativo Común.

c) Renuncia del titular, que deberá ser aceptada por la Administración portuaria.

d) Mutuo acuerdo entre la Administración portuaria y el titular.

e) Muerte del titular.

f) Disolución o extinción de la persona jurídica, salvo en los supuestos de fusión, escisión o, para el caso de las concesiones, aportación de ramas de actividad.

g) Revocación.

h) Caducidad.

i) Rescate, en el caso de las concesiones.

2. A la extinción de la autorización o concesión, la Administración portuaria, sin más trámite, tomará posesión de las instalaciones. A requerimiento de la Administración, las empresas suministradoras de energía eléctrica, agua, gas y telefonía están obligadas a suspender de inmediato el suministro.

Artículo 47. *Caducidad.*

1. Serán causa de caducidad de la autorización o concesión, los siguientes incumplimientos:

a) La no iniciación, la paralización o la no terminación de forma efectiva de las obras o instalaciones por causas no justificadas, durante el plazo que se fije en las condiciones del título de otorgamiento.

b) La falta de actividad o de prestación del servicio durante un período de seis meses por causa no justificada.

c) La ocupación de terrenos del dominio público portuario que no están comprendidos en el título de otorgamiento.

d) El incremento de la superficie, volumen o altura de las obras o instalaciones en más del 10 por ciento sobre el proyecto autorizado.

e) La alteración de la finalidad de la autorización o concesión.

f) El ejercicio de actividades no previstas en el título de otorgamiento.

g) La falta de pago en período voluntario de las tasas giradas por la Administración portuaria correspondiente al importe de seis meses en caso de autorización o de un año en caso de concesión a lo largo de todo el período autorizado o concedido.

h) La cesión o transferencia del título de otorgamiento a un tercero sin autorización de la Administración portuaria.

i) La cesión del uso total o parcial de los terrenos o instalaciones a un tercero, sin autorización de la Administración portuaria.

j) La constitución de hipotecas u otros derechos de garantía sin autorización de la Administración portuaria.

k) La no constitución, reposición o complemento, en su caso, de las garantías, previo requerimiento de la Administración portuaria.

l) El incumplimiento de cualesquiera otras condiciones cuya inobservancia esté expresamente prevista como causa de caducidad en el título de otorgamiento.

m) Las acciones u omisiones con repercusiones relevantes para el entorno terrestre o marino, o para el medio ambiente, que lesionen el equilibrio del medio natural.

2. El plazo máximo para dictar y notificar la resolución que declare la caducidad es de 12 meses contados desde la adopción del acuerdo de incoación del expediente.

3. La declaración de caducidad comportará la pérdida de las garantías constituidas y, en su caso, la exigencia de indemnización de los daños y perjuicios causados a la Administración, sin perjuicio de las responsabilidades sancionadoras en que se hubiere podido incurrir.

Sección 4ª. Régimen de garantías

Artículo 48. *Garantías para autorizaciones y concesiones.*

Los solicitantes y adjudicatarios de las autorizaciones y concesiones previstas en la presente ley están obligados a la constitución de garantía en la cuantía que se determine en la propia resolución de otorgamiento.

Artículo 49. *Garantía provisional.*

1. Las personas físicas o jurídicas que soliciten una concesión administrativa deberán acreditar, en el momento de presentar la solicitud, la constitución de una garantía provisional por un importe no inferior al 3 por ciento del presupuesto de ejecución del proyecto, excluido el Impuesto sobre el Valor Añadido.

2. La garantía provisional podrá constituirse en cualquiera de las formas previstas en la legislación de contratos del sector público.

3. La garantía provisional podrá ser objeto de ejecución por acuerdo del órgano competente en los supuestos que legalmente proceda.

Artículo 50. *Garantía definitiva de las obras.*

1. En el plazo que establezca la Administración portuaria, el concesionario tendrá que constituir una garantía definitiva por el importe de al menos el cuatro por cien del valor de las obras que en su caso se autoricen. Dicha garantía podrá constituirse en cualquiera de las formas previstas en la legislación de contratos del sector público.

2. Si el concesionario no constituyera la garantía en el plazo previsto en el título de otorgamiento, se entenderá que renuncia a la concesión. En este caso, el concesionario perderá la garantía provisional constituida, que será incautada por la Administración portuaria.

3. La extinción de la concesión por caducidad comportará la pérdida de la garantía constituida.

4. La garantía responde de las obras a realizar y queda afecta a las responsabilidades derivadas de indemnizaciones y de penalidades.

5. En caso de que se proceda a la ejecución total o parcial de la garantía constituida, el concesionario estará obligado a completarla o restituirla en el plazo de un mes.

6. La garantía se devolverá al concesionario en el plazo de un año desde la aprobación del acta de reconocimiento de las obras o instalaciones, con deducción, si procede, de las cuantías que tengan que hacerse efectivas en concepto de penalizaciones y responsabilidades.

7. Previamente a la devolución de la garantía tendrá que haberse constituido la garantía de explotación a que se refiere el artículo siguiente.

Artículo 51. *Garantía de explotación.*

1. La garantía de explotación responde de todas las obligaciones derivadas de la autorización o concesión, de las sanciones y penalidades que puedan imponerse a su titular por incumplimiento de las condiciones de otorgamiento y de los daños y perjuicios que dicho incumplimiento pueda causar a la Administración portuaria.

2. Esta garantía se determinará en función del importe anual de la tasa que ha de abonar el concesionario y las restantes circunstancias de la concesión, incluyendo el desmontaje y reposición de las cosas al estado anterior, y se revisará cada cinco años.

3. La extinción de la concesión por caducidad comportará la pérdida de la garantía de explotación.

4. En caso de que se proceda a la ejecución total o parcial de la garantía constituida, el concesionario estará obligado a completarla o restituirla en el plazo de un mes.

5. La garantía de explotación será devuelta al concesionario cuando se extinga la concesión, previa deducción en su caso de las cantidades que deban hacerse efectivas en concepto de penalización o de responsabilidad.

6. La falta de constitución de esta garantía implica un incumplimiento de las obligaciones concesionales y habilita a la Administración portuaria para acordar la extinción anticipada de la concesión.

TÍTULO III

Gestión de los servicios portuarios

Artículo 52. *Servicios prestados en los puertos de competencia de la Generalitat.*

1. La prestación de servicios en los puertos de la Generalitat se realizará por la Administración portuaria o bien por terceros autorizados en régimen de competencia, cuando no impliquen ejercicio de autoridad y la Administración portuaria no se haya reservado su prestación.

2. Podrán permitirse en el dominio público portuario autonómico espacios destinados a actividades comerciales o industriales y otros usos tales como equipamientos culturales, recreativos, certámenes feriales o exposiciones, siempre que se ajusten a lo establecido en la planificación y que no se perjudique el desarrollo futuro del puerto y las operaciones de tráfico portuario.

3. Todas las actividades comprendidas en este precepto, requieran o no la ocupación del dominio público portuario, incluidas las desarrolladas por consignatarios y transitarios, deberán estar previamente autorizadas por la Administración portuaria.

Artículo 53. *Concepto y clases de servicios portuarios.*

1. Son servicios portuarios las actividades de prestación dirigidas a garantizar y satisfacer las operaciones y las necesidades portuarias de acuerdo con lo que prevé esta ley y las disposiciones que la desarrollen.

2. Se consideran servicios portuarios los siguientes:

a) El servicio de ordenación, coordinación y control del tráfico portuario, tanto marítimo como terrestre.

b) El servicio de coordinación y control de las operaciones asociadas a los restantes servicios portuarios, a los comerciales y a otras actividades.

c) Los servicios de señalización, balizamiento y otras ayudas a la navegación que sirvan de aproximación y acceso al puerto, así como su balizamiento interior, sin perjuicio de las competencias que puedan corresponder a la Administración del Estado. La instalación y el mantenimiento del balizamiento de las instalaciones otorgadas en régimen de autorización o de concesión administrativa serán realizados por el titular de la autorización o concesión respectiva y a su costa.

d) Los servicios de vigilancia general, sin perjuicio de las competencias que en materia de seguridad correspondan a otras administraciones.

e) El servicio de alumbrado de las zonas comunes.

f) El servicio de limpieza de las zonas comunes de tierra y agua.

g) Los servicios que le correspondan en materia de protección civil, gestión de emergencias, vigilancia del cumplimiento de las obligaciones de protección de buques e instalaciones portuarias, lucha contra la contaminación y ordenación de la gestión ambiental.

h) El servicio al pasaje, que incluye el embarque y el desembarque de pasajeros y la carga y descarga de equipajes y vehículos en régimen de pasaje.

i) El practicaje.
j) El remolque portuario.
k) El atraque y amarre de buques.
l) El servicio de depósito, manipulación y transporte de mercancías, que incluye: la carga, estiba, descarga, desestiba y el transporte.
m) El suministro de agua, energía eléctrica y de combustible a las embarcaciones.
n) El servicio de recepción de residuos sólidos y líquidos.
o) La primera venta de pescado fresco.
p) La puesta a disposición de buques pesqueros y de buques afectos a la explotación de instalaciones de acuicultura de zonas de manipulación y servicios complementarios para productos de la pesca fresca y la acuicultura.

3. Por su especial relevancia para la seguridad, continuidad y regularidad de las operaciones portuarias, se podrá ampliar la anterior enumeración mediante Orden de la persona titular de la conselleria competente en materia de puertos, de oficio o a propuesta de la Administración portuaria.
4. Los servicios portuarios se prestarán en condiciones de seguridad, eficacia, eficiencia, calidad, regularidad, continuidad y no discriminación.
5. Los servicios relacionados en las letras a) a h), inclusive, del apartado 2 de este artículo, se prestarán por la Administración portuaria con carácter general, allí donde se determine, sin necesidad de petición por sus destinatarios. En los puertos e instalaciones gestionados en régimen de concesión, los citados servicios serán prestados por el concesionario.
6. El servicio de practicaje tampoco precisará petición de sus destinatarios, allí donde se establezca, cuando lo exijan las características de la embarcación. El resto de servicios se prestará a los usuarios exclusivamente en los puertos donde se determine.

Artículo 54. *Régimen jurídico.*

1. Los servicios portuarios estarán sujetos a las obligaciones de servicio público previstas en la presente ley, y se desarrollarán en las debidas condiciones de cobertura, calidad y respeto al medio ambiente.
2. Corresponde a la Administración portuaria adoptar las medidas precisas para garantizar una adecuada cobertura de las necesidades de servicios portuarios.
3. Cuando así lo requiera el interés general, la Administración portuaria podrá reservarse o asumir la prestación del servicio, ya sea en régimen de gestión directa, o bien en régimen de gestión indirecta por cualquiera de los medios reconocidos en el ordenamiento jurídico, mientras subsistan las circunstancias que motiven dicha asunción y mediante el cobro de las correspondientes tarifas de acuerdo con lo previsto legalmente.
4. La Administración portuaria autorizará, cuando proceda, la autoprestación de servicios en los términos y en las condiciones previstas en la presente ley.
5. En caso de impago de los servicios por parte de los usuarios, la Administración portuaria podrá autorizar a los prestadores a suspenderlos temporalmente, hasta que se efectúe el pago o hasta que se garantice de forma suficiente la deuda que generó la suspensión.
6. Las relaciones entre los prestadores de servicios portuarios en régimen de gestión indirecta y los usuarios de los mismos se regirán por el derecho privado, sin perjuicio del respeto de las condiciones del título habilitante de la prestación y del reglamento de explotación y policía del puerto.

Artículo 55. *Obligaciones de servicio público.*

1. Son obligaciones de servicio público, que deberán ser necesariamente aceptadas por todos los prestadores de servicios portuarios, en los términos que se concreten en sus respectivos títulos habilitantes, las siguientes:

a) Mantener la continuidad y la regularidad de los servicios en función de las características de la demanda, excepto causa de fuerza mayor, haciendo frente a las circunstancias adversas que puedan producirse con las medidas exigibles a un empresario diligente.

b) Cooperar con la Administración portuaria y, en su caso, con otros prestadores del servicio, en los trabajos de salvamento, extinción de incendios y lucha contra la contaminación, así como en la prevención y el control de las emergencias. Asimismo, informar de aquellas incidencias que puedan afectar a cualesquiera de estas materias o a la seguridad marítima en general.

c) Someterse a la potestad tarifaria, cuando proceda, en las condiciones establecidas en el título habilitante.

d) Colaborar en la formación práctica en la prestación del servicio en el ámbito de los puertos de la Generalitat.

2. A fin de garantizar la continuidad en la prestación del servicio, la Administración portuaria podrá establecer servicios mínimos de carácter obligatorio.

3. Los pliegos reguladores concretarán las obligaciones establecidas en el apartado anterior, de acuerdo con lo previsto en esta ley o en cualquier otra norma que sea de aplicación, haciéndolas acordes con la iniciativa empresarial y las necesidades particulares de cada uno de los servicios.

4. Las obligaciones de servicio público se aplicarán de forma que sus efectos sean neutrales en relación con la competencia entre prestadores.

Artículo 56. *Acceso a la prestación de servicios portuarios.*

Podrán ser prestadores de servicios portuarios las personas físicas o jurídicas, españolas o extranjeras, procedentes de Estados miembros de la Unión Europea o de terceros países, condicionadas estas últimas a la exigencia de reciprocidad, salvo en los supuestos en que los compromisos de la Unión Europea con la Organización Mundial del Comercio no exija dicho requisito, que tengan plena capacidad de obrar y acrediten, en los términos previstos en el pliego regulador de cada servicio, el cumplimiento de los siguientes requisitos:

1. Solvencia económica, técnica y profesional para hacer frente a las obligaciones resultantes del servicio, que se determine en el correspondiente pliego regulador.

2. Estar al corriente del cumplimiento de las obligaciones de carácter fiscal, laboral y social exigidas por la legislación vigente.

3. Cumplimiento de las condiciones específicas necesarias para la adecuada prestación del servicio, de acuerdo con lo previsto en esta ley y demás disposiciones aplicables.

Artículo 57. *Pliegos reguladores de los servicios portuarios.*

1. La Administración portuaria aprobará los pliegos reguladores de cada servicio para el conjunto de los puertos de su competencia. Dichos pliegos establecerán las condiciones generales de acceso a la prestación de los servicios portuarios, las obligaciones de servicio público a cargo de los prestadores del servicio y los criterios de cuantificación de costes, así como el régimen de derechos y obligaciones.

2. Los pliegos de condiciones generales de los servicios deberán ser publicados en el Diari Oficial de la Comunitat Valenciana.

3. La Administración portuaria elaborará las prescripciones particulares de cada servicio, que incluirán, entre otras, las siguientes determinaciones:

a) El objeto del servicio.

b) Las condiciones generales de acceso al servicio.

c) Los requisitos de capacidad.

d) Los requisitos de solvencia económica, financiera y técnica o profesional adecuados a cada servicio.

e) La cobertura universal, con obligación de atender a toda demanda razonable en condiciones no discriminatorias.

f) El ámbito geográfico al que se extiende la prestación del servicio.

g) Las obligaciones de servicio público para que el servicio se preste en condiciones de regularidad y continuidad.

h) Las obligaciones de servicio público relacionadas con la seguridad del puerto, salvamento y lucha contra la contaminación.

i) Las obligaciones de protección del medio ambiente, si procede.

j) La cuantificación de las cargas anuales de las obligaciones de servicio público, criterios de revisión de dicha cuantificación, así como criterios de distribución objetivos, transparentes, proporcionales, equitativos y no discriminatorios de dichas obligaciones entre los prestadores del servicio, entre los que se tomará en consideración la cuota de mercado en cada uno de ellos.

k) Los medios materiales mínimos y sus características.

l) Los medios personales mínimos y su cualificación.

m) Los niveles de rendimiento mínimo y de calidad del servicio.

n) La estructura tarifaria, tarifas máximas y criterios de revisión en función del volumen global de la demanda, estructura de costes y otras circunstancias acordes con las características del servicio, cuando proceda, así como las tarifas que puedan percibir cuando intervengan en servicios de emergencias, extinción de incendios, salvamento o lucha contra la contaminación.

o) Las obligaciones de aportar a la Administración portuaria la información que precise para el funcionamiento del servicio y le sea requerida por ésta para el debido cumplimiento de sus funciones, tanto con fines tributarios como con fines estadísticos.

p) La determinación de la inversión significativa.

q) El plazo de duración del contrato.

r) Las garantías que aseguren el cumplimiento de las obligaciones y responsabilidades.

s) Las tasas portuarias que procedan.

t) Las causas de extinción, entre las que deberán figurar las relativas al incumplimiento de las obligaciones de servicio público, de las exigencias de seguridad para la prestación del servicio y de las obligaciones de protección del medio ambiente que procedan.

Artículo 58. *Contenido de los contratos de prestación.*

Los contratos para la prestación de servicios portuarios deberán incluir, al menos, las siguientes cláusulas:

1. La identificación de la persona física o jurídica adjudicataria y su sede.
2. El objeto del contrato.
3. El ámbito geográfico al que se extiende la prestación del servicio.
4. Las obligaciones de servicio público que procedan.
5. Los medios materiales y sus características.
6. Los medios humanos y su cualificación.
7. Los requisitos de seguridad para la prestación del servicio.
8. Las obligaciones de protección del medio ambiente, si procede.
9. Los niveles de rendimiento y de calidad del servicio.
10. La estructura tarifaria, tarifas máximas y criterios de revisión, si procede.
11. El plazo de otorgamiento.
12. Las garantías.
13. La compensación económica, si procede.

Artículo 59. *Modificación de los contratos.*

1. La Administración portuaria podrá modificar las condiciones impuestas a los titulares de los contratos, previa audiencia de los interesados, cuando hayan sido modificados los pliegos de condiciones generales o las prescripciones particulares del servicio o cuando así lo exija la normativa que resulte de aplicación, en especial en materia ambiental y de seguridad.

2. La modificación establecerá un plazo para que los titulares se adapten a lo que en ella se dispone, de tal suerte que transcurrido dicho plazo sin que haya tenido lugar la adaptación, se producirá la extinción de los contratos.

Artículo 60. *Contratos de gestión indirecta de servicios portuarios.*

1. La preparación y adjudicación de los contratos de servicios portuarios con un número limitado de prestadores se ajustará a los principios de publicidad y concurrencia.

2. Cuando se limite el número de prestadores, la Administración portuaria elaborará y aprobará el pliego de bases de cada concurso, que contendrá, al menos, la determinación del número máximo de prestadores, los requisitos para participar en el mismo, el plazo máximo del contrato, la información a facilitar por el solicitante y los criterios de adjudicación, que deberán ser objetivos y no discriminatorios.

3. Si las ofertas presentadas no garantizaran, a juicio de la Administración portuaria, la cobertura total de la demanda en las condiciones fijadas en las prescripciones particulares, se podrán establecer condiciones adicionales de prestación del servicio, con criterios de proporcionalidad y no discriminación, con objeto de alcanzar dicha cobertura, o bien declarar desierto el concurso.

Artículo 61. *Transmisión del contrato.*

1. Los contratos podrán transmitirse a terceros cuando concurran los siguientes requisitos:

a) Que la transmisión se haga a favor de una persona física o jurídica que cumpla con los requisitos y condiciones exigidos en la presente ley para acceder a la prestación del contrato.

b) Que los transmitentes y los adquirentes cumplan con los requisitos específicos establecidos en los pliegos de condiciones generales y en las prescripciones particulares del servicio en relación con la posibilidad de transmisión del contrato.

2. La transmisión del contrato será nula sin la previa autorización de la Administración portuaria.

Artículo 62. *Extinción del contrato.*

1. Los contratos para la prestación de servicios portuarios podrán extinguirse por las siguientes causas:

a) Vencimiento del plazo de otorgamiento.

b) Revocación por incumplimiento de los requisitos previstos en la presente ley o por la no adaptación a los pliegos de condiciones generales o prescripciones particulares.

c) Por las causas previstas en el pliego de condiciones generales y en las prescripciones particulares del servicio.

2. Corresponde a la Administración portuaria acordar la extinción de los contratos, previa audiencia del interesado, salvo en el supuesto previsto en la letra a del apartado anterior, en el que la extinción se producirá de forma automática.

Artículo 63. *Régimen especial de autoprestación de servicios portuarios.*

1. Se considera autoprestación la situación en la que una empresa que pudiendo contratar servicios portuarios con empresas autorizadas se presta a sí misma una o varias categorías de tales servicios con personal y material propio, sin que se celebre ningún contrato con terceros a efectos de tal prestación.

2. La autoprestación deberá ser autorizada por la Administración portuaria.

3. Los contratos que autoricen la autoprestación deberán ajustarse a las condiciones previstas en los pliegos de condiciones generales y prescripciones particulares de los servicios.

4. Entre los requisitos técnicos para la prestación de los servicios portuarios en régimen de autoprestación se incluirán en todo caso los medios humanos y materiales suficientes que permitan desarrollar dichas actividades, en las mismas condiciones de seguridad y calidad que se exigen para el resto de los prestadores de servicios portuarios.

5. En las autorizaciones de autoprestación se establecerá la compensación económica que, en su caso, los titulares deban abonar como contribución para que las obligaciones de servicio público que recaen sobre los prestadores de servicios puedan ser atendidas, en particular las de mantener la regularidad y continuidad de los servicios.

6. Dicha compensación se determinará de conformidad con los criterios de distribución objetivos, transparentes, proporcionales, equitativos y no discriminatorios establecidos en las prescripciones particulares del servicio.

TÍTULO IV

Tasas por uso y ocupación de espacios en los puertos de la Generalitat en virtud de autorización o concesión

CAPÍTULO I

Tasa por ocupación

Artículo 64. *Hecho imponible.*

El hecho imponible de esta tasa consiste en la ocupación o puesta a disposición del dominio público portuario, y del vuelo y subsuelo del mismo, en virtud de una concesión o autorización, e incluye la prestación de los servicios comunes del puerto relacionados con el dominio público ocupado.

Artículo 65. *Sujeto pasivo.*

Está obligado al pago de la tasa el titular de la concesión o autorización de ocupación del dominio público en los puertos de la Generalitat.

Artículo 66. *Base imponible.*

1. Constituye la base imponible de esta tasa la superficie ocupada, en función de su naturaleza, medida en metros cuadrados, en relación con el tiempo de ocupación, determinado en años o fracción.
2. A los efectos del apartado anterior, la naturaleza de la superficie ocupada puede ser: espejo de agua, relleno sin urbanizar, terrenos urbanizados sin edificar, tinglados y almacenes, y edificios por metro cuadrado construido.
3. En las casetas para el almacenamiento de pertrechos de pesca autorizadas para uso distinto de éste o para usuario distinto de armador, la superficie se computará como la de tinglado o almacén.

Artículo 67. *Tipo de gravamen.*

El tipo de gravamen anual aplicable a la base imponible será el que por metro cuadrado y año se indica en la siguiente tabla:

Concepto	€/m²/año
Espejo de agua	0,8418
Relleno sin urbanizar	3,3926
Terrenos urbanizados sin edificar	14,4255
Tinglados y almacenes	26,2874
Edificios (por m^2 construido)	38,1619

CAPÍTULO II

Tasa por actividad

Artículo 68. *Hecho imponible.*

1. El hecho imponible de esta tasa consiste en el desarrollo de actividades comerciales, industriales, de servicios o de otro tipo en el ámbito portuario en virtud de autorización o concesión.
2. En el supuesto de que las anteriores actividades impliquen la ocupación del dominio público portuario, la autorización de actividad se entenderá incorporada en la

correspondiente concesión o autorización de ocupación del dominio público, sin perjuicio de la exigencia de las tasas que procedan por ambos conceptos.

Artículo 69. *Sujeto pasivo.*

Está obligado al pago de la tasa el titular de la concesión o autorización que realice las actividades a las que se refiere el artículo anterior en los puertos de la Generalitat.

Artículo 70. *Base imponible.*

1. Constituye la base imponible de esta tasa la superficie ocupada, en función de la actividad desarrollada y de la naturaleza de la superficie ocupada, medida en metros cuadrados, en relación con el tiempo de ocupación, determinado en años o fracción.

2. A los efectos del apartado anterior, la actividad desarrollada puede ser: industrial o comercial, de suministro de combustible, de restauración, de venta de tickets, ferias, mercadillos, kioscos y ocio, así como cualesquiera otras actividades que puedan ser autorizadas.

3. A los mismos efectos, la naturaleza de la superficie ocupada puede ser: espejo de agua, relleno sin urbanizar, terrenos urbanizados sin edificar, tinglados y almacenes, y edificios por metro cuadrado construido.

4. En la actividad de suministro de combustible, la base imponible estará constituida por los ingresos brutos generados.

Artículo 71. *Tipo de gravamen.*

1. El tipo de gravamen aplicable a la base imponible será el que por metro cuadrado y año se indica en la siguiente tabla, en función de cada tipo de actividad:

Actividades	Superficie (m^2)	Importe (€/m^2/año)
a) Industriales y comerciales, salvo primera venta de pescado e instalaciones náutico-deportivas.	S < 200 S < 200	1,5*Ci 1,5*Ci*l1(S/200)^(1/2)
b) Restauración, de venta de tickets, ferias, mercadillos, hoscos y ocio, así como, para las restantes actividades autorizadas:	S > 200 S > 200	2*Ci 2*Ci* 1/(S/200)^(1/2
– Superficie de tinglados y almacenes, y de edificios.	S < 200	7*Ci
	S > 200	7*Ci*1/(S/200)^(1/2)
– Superficie urbanizada sin edificar y rellenos sin urbanizar, uso con cerramiento.	S < 200	3*Ci
	S > 200	3*Ci*/(S/200)^(1/2)
– Superficie urbanizada sin edificar y rellenos sin urbanizar, uso sin cerramiento.	S > 200	10*Ci
– Superficie de espejo de agua	S > 200	10*Ci*1/(S/200)^(1/2)

Siendo en todos estos supuestos el factor Ci el que, atendiendo a la naturaleza de la superficie ocupada, se recoge en la tabla siguiente:

Concepto	€/m^2/año
Espejo de agua	0,8418
Relleno sin urbanizar	3,3926
Terrenos urbanizados sin edificar	14,4255
Tinglados y almacenes	26,2874
Edificios (por m^2 construido)	38,1619

2. Para las instalaciones de suministro de combustible, el tipo de gravamen será el uno por cien de los ingresos brutos de la instalación autorizada o concedida.

CAPÍTULO III

Tasa por primera venta de pescado

Artículo 72. *Hecho imponible.*

1. El hecho imponible de esta tasa consiste en la utilización de las edificaciones e instalaciones para la primera venta de pescado fresco, en virtud de concesión o autorización.

2. Cuando proceda la presente tasa no se exigirá la tasa por ocupación ni la tasa por actividad por las mismas edificaciones e instalaciones, y actividad. La realización de cualquier otra actividad distinta de la primera venta de pescado fresco en las edificaciones e instalaciones que a tal fin haya aportado la Administración portuaria, requerirá asignar al desarrollo de aquélla una superficie, la cual, aun estando contenida en los edificios o instalaciones aportados, no estará sujeta a la tasa por primera venta de pescado, sino a las correspondientes tasas de actividad u ocupación, en su caso.

Artículo 73. *Sujeto pasivo.*

Está obligado al pago de la tasa el titular de la concesión o autorización que efectúe la utilización a la que se refiere el artículo anterior en los puertos de la Generalitat.

Artículo 74. *Base imponible.*

Constituye la base imponible de la tasa el valor de la primera venta de la pesca fresca subastada.

Artículo 75. *Tipo de gravamen.*

El tipo de gravamen aplicable a la base imponible será el dos por mil.

CAPÍTULO IV

Tasa por instalaciones náutico-deportivas

Artículo 76. *Hecho imponible.*

1. El hecho imponible de esta tasa consiste en la utilización de instalaciones náutico-deportivas para la prestación de los servicios portuarios en el ámbito de la náutica deportiva o de recreo, en virtud de autorización o concesión, e incluye la prestación de los servicios comunes del puerto relacionados con el dominio público ocupado.

2. Cuando proceda esta tasa, no se exigirá la tasa por ocupación, ni la tasa por actividad por las mismas instalaciones y servicios.

Artículo 77. *Sujeto pasivo.*

Está obligado al pago de la tasa el titular de la concesión o autorización que efectúe la utilización y que reciba los servicios a los que se refiere el artículo anterior en los puertos de la Generalitat.

Artículo 78. *Base imponible.*

La base imponible de la tasa es el valor del bien, que será la suma de los siguientes valores:

1. Ocupación de terrenos y de las aguas del puerto.

El valor de los terrenos y de las aguas del puerto ocupadas por la concesión se determinará sobre la base de criterios de mercado. Se le asignará un valor por referencia a otros terrenos del término municipal o de los términos municipales próximos, con similares usos y condiciones, en particular, los calificados como uso deportivo.

2. Ocupación de obras e instalaciones.

El valor de las obras, superestructuras e instalaciones, se realizará por la administración portuaria en el momento de otorgamiento del uso u ocupación de las mismas conforme a los siguientes criterios:

2.1 Si se trata de un bien construido a cargo de la administración portuaria y desde la fecha de recepción no han transcurrido más de cinco años, deberá considerarse como valor inicial del bien el coste total de la inversión.

2.2 En los restantes casos, el valor del bien se determinará mediante tasación realizada por una sociedad de tasación inscrita en el Registro de Sociedades de Tasación del Banco

de España. El valor del bien será el de reposición y se determinará en el momento del otorgamiento, y permanecerá constante durante la duración de la concesión, tomándose en consideración, entre otros factores, el uso a que se destine, su estado de conservación y su posible obsolescencia.

Artículo 79. *Tipo de gravamen.*

El tipo de gravamen anual aplicable a la base imponible será:

a) El cinco por ciento para aquellas instalaciones náutico-deportivas situadas en puertos gestionados directamente por la Generalitat Valenciana.
b) El dos por ciento para el resto de instalaciones náutico-deportivas situadas en puertos que no sean gestionados directamente por la Generalitat Valenciana.

CAPÍTULO V

Disposiciones comunes

Artículo 80. *Devengo.*

Las tasas se devengarán:

1. En la tasa por primera venta de pescado y en la modalidad de suministro de combustible de la tasa por actividad, el último día de cada semestre natural.
2. En las demás tasas a las que se refiere el presente título, en el momento de la notificación al sujeto pasivo del otorgamiento del título administrativo de autorización o concesión, o de su revisión, cuando esta última afecte a los elementos de determinación de las tasas respectivas. En los supuestos de títulos administrativos cuyo término inicial se vincule a la fecha de extinción de otro título administrativo o a la fecha de finalización de obras que ejecute la Administración portuaria, el devengo se producirá en tales fechas. En el supuesto de que, por ejecución de obras u otras causas justificadas, la Administración portuaria autorizase una demora en el inicio de la actividad, el devengo de la tasa por actividad se producirá en el momento de inicio efectivo de dicha actividad.

En los años posteriores al del inicio de la concesión u autorización, o al de su revisión, la tasa se devengará el primer día de cada semestre natural.

Artículo 81. *Exigibilidad de las tasas.*

Las tasas reguladas en esta esta ley serán exigidas mediante liquidación de la administración portuaria.

Artículo 82. *Bonificaciones.*

1. Cuando el título administrativo habilite para la ocupación o utilización del subsuelo o espacios sumergidos, el tipo a aplicar para tal ocupación o utilización será el 50% del previsto en el artículo 67, excepto en aquellos casos en que su uso impida la utilización de la superficie, en los que no es procedente ninguna reducción.
2. En las concesiones o autorizaciones otorgadas a Ayuntamientos relativas a espacios sitos en su término municipal, el tipo a aplicar únicamente será el previsto en el artículo 67, siempre que se den las circunstancias siguientes:

a) Las actividades autorizadas sean exclusivamente de restauración, mercados ambulantes, quiosco y tiendas al por menor.
b) Los espacios objeto del título sean contiguos a la línea de delimitación del dominio público portuario y estén separados de zonas susceptibles de usos propiamente portuarios mediante un vial urbano de tránsito rodado.

3. Cuando el objeto concesional sea cualquier actividad susceptible de estar incluida en un plan estratégico de emprendimiento, de competitividad, de inversiones, o similares características, susceptible de ser realizado en el ámbito de los puertos de la competencia de la Generalitat, por tener como objetivo impulsar medidas relativas a la educación,

investigación, formación, empleo, medio ambiente, innovación, entre otras, cuya finalidad sea la creación de empresas o puestos de trabajo, el desarrollo y consolidación de iniciativas emprendedoras en todas sus formas, la promoción cultural y turística del entorno, en atención a las inversiones realizadas en las instalaciones, podrán aplicarse bonificaciones singulares con carácter anual consistentes en el 50% de la cuota correspondiente a la tasa de ocupación y el 50% de la cuota correspondiente por la tasa de actividad, siempre que el solicitante ostente la cualidad de ser una entidad de cualquiera de las administraciones públicas o una persona jurídica que ostente la condición de utilidad pública, debidamente inscrita en cualquier registro público.

Artículo 83. *Exenciones.*

1. Estarán exentos del pago de las tasas por ocupación y por actividad:

a) Los órganos y entidades de las administraciones públicas que por necesidades de funcionamiento deban situarse en el dominio público portuario, por llevar a cabo en el ámbito portuario o marítimo actividades de vigilancia, inspección, investigación y protección del medio ambiente marino y costero, de protección de recursos pesqueros, represión del contrabando, lucha contra el tráfico ilícito de drogas, seguridad pública y control de pasajeros y de mercancías, salvamento, lucha contra la contaminación marina, enseñanzas marítimas y aquellas relacionadas con la defensa nacional.

b) Las entidades declaradas de utilidad pública con sede o delegación en la Comunitat Valenciana, para aquellas actividades vinculadas con la actividad portuaria, previa solicitud expresa de exención a la autoridad portuaria. Esta actividad estará licitada en el plazo máximo de un mes.

c) Las administraciones públicas o entidades jurídicas sin ánimo de lucro autorizadas para el ejercicio de actividades que sean de interés educativo, investigador, cultural, social o deportivo, cuya duración se prevea inferior a un día.

d) Las administraciones públicas autorizadas para el ejercicio de actividades que sean de interés educativo, investigador, cultural, social o deportivo, cuya duración se prevea inferior a siete días.

2. El disfrute de las exenciones previstas en el apartado anterior precisarán su reconocimiento por la Administración portuaria mediante resolución motivada.

3. Están exentas del pago de la tasa de actividad:

Las personas físicas o jurídicas que soliciten efectuar alguna actividad de carácter excepcional que, por su interés general, naturaleza, objetivos, o especiales características de la misma, obtengan la resolución estimatoria de la Administración portuaria al respecto.

Será requisito necesario que la actividad a desarrollar carezca de finalidad lucrativa y que su fin sea la proyección económica o cultural del puerto y de su zona de influencia.

Artículo 84. *Actualización de las tasas.*

La actualización de las tasas se producirá con efectos de 1 de enero de cada año, con arreglo a la variación interanual experimentada por el Índice General de Precios de Consumo para el conjunto nacional (IPC) en el mes de octubre inmediato anterior.

Artículo 85. *Afectación de ingresos portuarios.*

De acuerdo con lo previsto en el artículo 25 de la Ley 1/2015, del 6 de febrero, de hacienda pública, del sector público instrumental y de subvenciones, los ingresos por tarifas y tasas quedan afectados en un 40 por ciento del importe a satisfacer tanto por las cantidades para inversiones de mantenimiento y mejora de las instalaciones portuarias de los puertos de competencia autonómica incorporadas en el presupuesto anual de la Generalitat, como de cuantas inversiones provengan de las concesiones en vigor, contribuyendo a un reparto equitativo de la recaudación de los puertos de la Generalitat.

Artículo 85 bis.

La realización del hecho imponible de alguna de las tasas reguladas en este título, sin la correspondiente concesión o autorización, determinará la obligación de pago de la tasa que corresponda incrementada en un veinte por ciento, debiendo iniciarse el correspondiente procedimiento sancionador y de desahucio, en su caso.

TÍTULO V

Medio ambiente y seguridad

CAPÍTULO I

Protección y mejora ambiental

Artículo 86. *Medidas de protección ambiental.*

1. La Administración portuaria adoptará las medidas adecuadas para la preservación y mejora continua de los valores ambientales de los espacios portuarios.

2. Para la consecución de estos objetivos se implantarán los medios materiales, humanos y organizativos precisos para:

a) Recogida selectiva de los residuos generados por la actividad portuaria, evitando siempre que sea posible su eliminación y fomentando su valorización y reciclaje.

b) Erradicación de cualquier vertido contaminante a las aguas del puerto, así como prevención y lucha contra la contaminación accidental.

c) Reducción y control de la contaminación acústica.

d) Reducción y control de los consumos de recursos naturales, y en particular de agua y energía.

e) Integración entre el puerto y la ciudad y preservación de los valores paisajísticos.

f) Sensibilización ambiental de la comunidad portuaria.

3. La Administración portuaria colaborará con las administraciones competentes en la prevención y control de las emergencias por contaminación marina accidental en los puertos que gestione.

Artículo 87. *Obligaciones de los concesionarios en materia ambiental.*

1. Los concesionarios y autorizados adoptarán a su cargo las medidas correctoras y de protección ambiental que legalmente procedan en el ámbito de su actividad mediante un sistema de gestión ambiental certificado por empresa autorizada, sin perjuicio de las funciones que corresponden a la Administración ambiental y a la Administración portuaria, a quienes suministrarán la información necesaria.

2. Los concesionarios y autorizados establecerán y mantendrán a su cargo las instalaciones y maquinaria necesarias para asegurar la calidad de las aguas marítimas en el ámbito de su actividad, de acuerdo con las normas y prescripciones dictadas por la Administración portuaria y la legislación sectorial aplicable en materia de protección ambiental. A estos efectos, los concesionarios y autorizados deberán permitir la práctica de los controles y las inspecciones que realice el órgano administrativo competente y colaborar en ello, estando obligados a aplicar a su cargo las medidas correctoras que a consecuencia de las actuaciones mencionadas se señalen como necesarias.

3. Los concesionarios y autorizados responsables de flotas deportivas y de recreo y las cofradías de pescadores, así como los demás cuya actividad así lo requiera, tendrán la obligación de disponer de las instalaciones necesarias para la recepción de residuos y aguas de sentinas y la limpieza de aceites, grasas y otros productos contaminantes.

Artículo 88. *Prevención y lucha contra la contaminación.*

1. Se prohíben los vertidos o emisiones contaminantes, ya sean sólidas, líquidas o gaseosas, en el dominio público portuario, procedentes de buques o de medios flotantes de

cualquier tipo. Está igualmente prohibido verter aguas que contengan aceites, hidrocarburos, materias en suspensión, plásticos o cualesquiera otras materias o productos contaminantes, y arrojar tierras, escombros, basuras, materia orgánica en cualquier forma, cascotes o cualquier otro material, y asimismo los productos resultantes de la limpieza de las sentinas de los buques y otras embarcaciones.

2. A estos efectos no tienen la consideración de vertidos las obras de relleno con materiales de origen terrestre o marítimo para la modificación o ampliación de puertos, para las que podrán realizarse obras de dragado o de relleno con materiales de origen terrestre o marítimo que por su naturaleza, disposición final o aislamiento protector no den origen a procesos de contaminación que superen los niveles exigibles por la normativa aplicable de calidad de las aguas marinas.

3. En caso de vertido de materiales no autorizados, la Administración portuaria ordenará a los responsables su recogida y limpieza inmediata. En caso de incumplimiento, la Administración procederá a la ejecución subsidiaria a cargo de los responsables.

4. Los restos o desechos sólidos y líquidos procedentes de sentinas, lastres, lavado de tanques o bodegas, aceites usados, aguas sucias y demás líquidos contaminantes, deberán descargarse en tierra y depositarse en instalaciones para su correcto tratamiento en el propio puerto o fuera del mismo.

5. Todos los vertidos desde tierra al mar requerirán autorización de la Administración competente, que se otorgará con sujeción a la legislación aplicable, sin perjuicio de la autorización de ocupación de dominio público que, en su caso, otorgará la Administración portuaria.

Artículo 89. *Recepción de residuos.*

1. Las instalaciones de manipulación y transporte de mercancías declaradas contaminantes, instalaciones para el abastecimiento de combustibles líquidos y los astilleros e instalaciones de reparación naval, así como cualquier otra actividad comercial o industrial que se desarrolle en el dominio público portuario que lo precise, deberán disponer de instalaciones para la recepción y tratamiento de residuos petrolíferos y químicos y de aguas de sentinas y para la limpieza de aceites, de grasas y de otros productos contaminantes, así como de los medios suficientes para la prevención y lucha contra la contaminación accidental marina, atmosférica y terrestre.

Cada una de las instalaciones elaborará e implementará, a los efectos anteriores, el correspondiente plan de contingencia.

2. En el supuesto de buques que no tengan como destino alguna de las instalaciones referidas en el apartado anterior, corresponderá a las empresas que efectúen las operaciones de carga o descarga del buque garantizar la recepción de residuos de carga procedentes del mismo, si los hubiere, así como los que se encuentren en las zonas de tránsito y maniobra, evitando y combatiendo, en su caso, los derrames accidentales.

3. La disponibilidad de estos medios será exigida por la Administración portuaria para autorizar el funcionamiento o mantenimiento de la actividad de las instalaciones portuarias incluidas en el apartado anterior.

Dichas instalaciones deberán contar con un plan de contingencias por contaminación accidental, que será tenido en cuenta por la Administración portuaria correspondiente para la elaboración del plan interior de contingencias del puerto, y que será aprobado de acuerdo con lo previsto en la normativa aplicable.

Todo ello sin perjuicio de las competencias en la materia correspondientes a la Administración marítima.

Artículo 90. *Obras de dragado.*

1. Toda ejecución de obras de dragado o el vertido de los productos de dragado en el dominio público portuario, sobre la base del correspondiente proyecto, requerirá autorización de la Administración portuaria.

2. Cuando las obras de dragado o el vertido de los productos de dragado puedan afectar a la seguridad de la navegación en la zona portuaria, particularmente en los canales de acceso y en las zonas de fondeo y maniobra, se exigirá informe preceptivo y vinculante de la Administración marítima.

3. Los proyectos de dragado incluirán un estudio de la gestión de los productos de dragado, y en particular la localización de la zona o zonas de vertido y su tratamiento.

CAPÍTULO II

Seguridad y autoprotección

Artículo 91. *Planes de autoprotección.*

1. La Administración portuaria dispondrá los medios precisos para el cumplimiento de las medidas de autoprotección necesarias en el dominio público portuario, las cuales, al menos, contemplarán una evaluación del riesgo, los medios de protección adecuados, un plan de autoprotección y la implantación de todo ello.

2. La Administración portuaria controlará en el ámbito portuario el cumplimiento de la normativa que afecte a la admisión, manipulación y almacenamiento de mercancías peligrosas, así como el cumplimiento de las obligaciones de coordinación de actividades en materia de prevención de riesgos laborales, y de la normativa que afecte a los sistemas de seguridad, incluidos los que se refieran a la protección ante actos antisociales y terroristas, sin perjuicio de las competencias que correspondan a otros órganos de las Administraciones Públicas y de las responsabilidades que en esta materia correspondan a los usuarios y concesionarios del puerto.

3. Previo informe favorable del Ministerio del Interior y del órgano autonómico con competencias en materia de seguridad pública sobre aquellos aspectos que sean de su competencia, se elaborará un plan para la protección de buques, pasajeros y mercancías en las áreas portuarias contra actos antisociales y terroristas.

Artículo 92. *Obligaciones de los concesionarios en materia de seguridad y autoprotección.*

Los concesionarios y autorizados redactarán el plan de autoprotección que legalmente proceda y adoptarán e implantarán a su cargo las medidas contenidas en él, sin perjuicio de las funciones que corresponden a la Generalitat, a quien suministrarán la información necesaria.

Artículo 93. *Medidas de seguridad pública en el recinto portuario.*

Corresponde a la Administración portuaria colaborar en la adopción de las medidas dirigidas a garantizar la seguridad pública en el recinto portuario, debiendo solicitar de la autoridad gubernativa que corresponda la intervención o, en su caso, la colaboración de las Fuerzas y Cuerpos de Seguridad.

TÍTULO VI

Transporte marítimo de competencia autonómica

Artículo 94. *Ámbito de aplicación.*

1. En el marco de las competencias asumidas en virtud del Estatut d'Autonomia, corresponden a la Comunitat Valenciana las funciones y servicios relativos a la actividad de transporte marítimo que se lleva a cabo exclusivamente entre puertos o puntos de la misma Comunitat, sin conexión con puertos o puntos de otros ámbitos territoriales.

2. Se entenderá por transporte en aguas marítimas a los efectos de la presente ley, el que se realiza íntegramente entre puertos y lugares del litoral de la Comunitat Valenciana y entre éstos y los puntos situados en las márgenes de los ríos que transcurren por su territorio realizado mediante embarcaciones que dispongan de medios mecánicos de propulsión, debidamente autorizadas, y a cambio de la correspondiente contraprestación económica.

3. El transporte en aguas marítimas se prestará en régimen de libre competencia, con arreglo a lo previsto en la presente disposición.

4. A efectos de lo dispuesto en esta disposición, se entiende por transporte de pasajeros el destinado principalmente al transporte de personas y, en su caso, de sus equipajes; y por transporte de mercancías, el de cualquier clase de bienes, sin perjuicio de que también pueda suponer el traslado de personas.

5. El órgano competente en materia de transporte marítimo podrá establecer obligaciones de servicio público en aquellos servicios regulares de cabotaje insular en que así lo estime pertinente, en atención a sus especiales características, con la finalidad de garantizar su prestación bajo condiciones de continuidad y regularidad.

Artículo 95. *Autorizaciones.*

1. La prestación del servicio de transporte en aguas marítimas de pasajeros y mercancías no requerirá la previa obtención de la correspondiente autorización administrativa, salvo en los supuestos en que así proceda de acuerdo con lo dispuesto en la Ley 20/2013, de 9 de diciembre, de garantía de la unidad de mercado y, en especial, en el artículo 17 de la misma.

La autorización, en su caso, se otorgará sin perjuicio de cualesquiera otras licencias, permisos, autorizaciones o concesiones que se precisen conforme a la legislación sectorial que resulte de aplicación y, en especial, la legislación sobre aguas, costas o puertos.

En los supuestos en que requieran autorización administrativa, las empresas de transporte no podrán realizar actividades o prestar servicios que no estén expresamente amparados en el título de otorgamiento de la autorización, sin perjuicio de que puedan, en su caso, solicitar su ampliación o la modificación de su contenido.

2. La autorización para la prestación de servicios de transporte en aguas marítimas de pasajeros y mercancías será intransmisible.

3. Reglamentariamente se regulará el procedimiento para el otorgamiento de las autorizaciones para la prestación de servicios de transporte en aguas marítimas de pasajeros y mercancías, así como la modificación de las condiciones de prestación de los servicios de transporte.

Artículo 96. *Inspección y vigilancia.*

1. Las potestades de inspección y vigilancia de los servicios de transporte a que se refiere la presente disposición se atribuyen a los servicios de inspección de la conselleria competente en materia de transportes, sin perjuicio de las competencias que puedan corresponder a otros órganos de la Administración de la Generalitat o, en su caso, a otras administraciones públicas, en materia de inspección.

Los inspectores tienen el carácter y potestad de autoridad en el ejercicio de sus funciones, y podrán recabar, para un eficaz ejercicio de sus competencias, la colaboración de las Fuerzas y Cuerpos de Seguridad.

2. Las empresas inspeccionadas y los capitanes o patrones de los buques o embarcaciones deberán colaborar con el personal de los servicios de inspección, facilitando todos los documentos que les puedan ser requeridos, así como permitiendo el acceso a los buques y embarcaciones destinados a los servicios de transporte, siempre que así se les solicite.

TÍTULO VII

Régimen de disciplina portuaria

CAPÍTULO I

Policía de los puertos

Artículo 97. *Funciones de la policía administrativa de los puertos.*

1. Corresponde a la Administración portuaria el ejercicio de las funciones de policía administrativa de los puertos de su competencia previstas en la presente ley y, particularmente, las siguientes:

a) La inspección y vigilancia general de los puertos.
b) La adopción de medidas cautelares.
c) La adopción de las medidas dirigidas a garantizar el desarrollo de las actividades portuarias y la integridad del dominio público portuario.
d) El control de las actividades que puedan afectar a los valores culturales, patrimoniales, paisajísticos y medioambientales de los espacios portuarios.

2. En las infraestructuras gestionadas en régimen de concesión o autorización su titular deberá velar por la seguridad en la zona concedida o autorizada.
3. Los concesionarios o autorizados ejercerán funciones de auxilio y colaboración en materia de policía portuaria, que, en ningún caso, constituyen ejercicio de autoridad.
4. Los titulares de autorizaciones, contratos y concesiones están obligados a informar a la Administración portuaria de cuantas incidencias se produzcan o puedan producirse en relación con el dominio público portuario o con los servicios y actividades que se realizan en los espacios portuarios, así como a cumplir las órdenes que curse la Administración portuaria en el ejercicio de las funciones de policía portuaria.

Artículo 98. *Inspección y vigilancia general de los puertos.*

1. La potestad de inspección y vigilancia general de los puertos se llevará a cabo por el personal de la Administración portuaria habilitado al efecto, que tendrá, en el ejercicio de sus funciones, la condición de agente de la autoridad.
2. La potestad de inspección y vigilancia general comprende las atribuciones y prerrogativas necesarias para la verificación de la correcta ejecución de las obras, las instalaciones, las construcciones, los servicios y las actividades que se ejercen en los puertos y también con respecto a los vehículos y las embarcaciones, sin perjuicio de las competencias que puedan corresponder a otras administraciones.
3. La potestad de inspección y vigilancia general comprende, entre otras, las facultades siguientes:

a) Acceso a las obras, construcciones e instalaciones ubicadas en el recinto portuario, y el resto de los servicios, aunque sean prestados en régimen de gestión indirecta, así como a los terrenos de propiedad privada donde deban hacerse las comprobaciones y actuaciones correspondientes, sin perjuicio de la obtención de autorización judicial para la entrada en el domicilio de no haber consentimiento del titular.
b) Acceder a la documentación necesaria para el ejercicio de la función inspectora, con la posibilidad de requerir, a este efecto, los informes, documentos y antecedentes que se estimen pertinentes.
c) Proceder a la práctica de cualquier diligencia de investigación, examen o prueba que sea necesaria para la comprobación del cumplimiento de la normativa aplicable.
d) Formular denuncias, realizar informes, levantar las actas de inspección que se formulen en materia portuaria, pudiendo proponerse en ellas la adopción de medidas cautelares.
e) Requerir, en el ejercicio de sus funciones, el auxilio de las Fuerzas y Cuerpos de Seguridad.

Artículo 99. *Obras y actividades no amparadas por título, contrato, declaración responsable o comunicación previa.*

1. La Administración portuaria podrá ordenar la paralización inmediata de las obras, así como la suspensión de las actividades que no tengan cobertura en el título administrativo o contrato correspondiente, o que no se ajusten a las condiciones de éstos o a los términos de la oportuna declaración responsable o comunicación previa.
2. Asimismo, podrá acordar cualesquiera otras medidas admitidas por el ordenamiento jurídico, y particularmente el precinto de obras, construcciones o instalaciones y la retirada de materiales, maquinaria o equipos y mobiliario de cualquier índole que se utilicen en éstas, así como la inmovilización de embarcaciones y de vehículos, con independencia de la tramitación, en su caso, de expediente sancionador.

Artículo 100. *Medidas que garantizan la actividad portuaria.*

1. La Administración portuaria adoptará por sí cuando sean de su competencia y colaborará con la Administración competente en los demás casos en la adopción de las medidas preventivas y de protección necesarias para garantizar la actividad portuaria, incluido las actividades de explotación económica y la disponibilidad de los espacios portuarios.

2. La potestad a que se refiere el apartado anterior faculta, en todo caso, para la adopción de las siguientes medidas:

a) La recuperación del dominio público portuario, particularmente en los casos de ocupación del dominio público por embarcaciones, vehículos, mercancías y cualquier otro elemento sin título suficiente o sin sujetarse a las prevenciones normativas sobre usos, actividades y servicios.

b) La declaración de la situación de abandono de embarcaciones, vehículos y otros objetos y bienes muebles.

c) Las medidas de seguridad exigibles cuando una embarcación presente peligro o riesgo de hundirse en el puerto, y el naviero o el consignatario no proceda a su inmediata reparación o traslado.

3. Los titulares o usuarios de las embarcaciones, vehículos, mercancías y otros objetos y bienes muebles son directamente responsables de su mantenimiento en condiciones de seguridad y buena conservación.

Artículo 101. *Medidas relativas a embarcaciones, vehículos y objetos abandonados.*

1. Corresponde a la Administración portuaria la propiedad de las embarcaciones, los vehículos y demás objetos y bienes abandonados en el puerto, previa declaración adoptada de acuerdo con lo dispuesto en la presente ley.

2. Se consideran abandonados, a los efectos prevenidos en el apartado anterior, los siguientes bienes:

a) Las embarcaciones, los vehículos y cualquier otro artefacto, mercancía u objeto que no tengan matrícula o los datos suficientes para la identificación de su propietario o consignatario, que se encuentran en el puerto sin la preceptiva autorización.

b) Las embarcaciones que muestren signos evidentes de deterioro, presenten peligro de hundimiento o estén hundidas.

c) Los vehículos que permanezcan estacionados en el mismo lugar durante un mes o muestren signos de deterioro evidentes.

d) Las embarcaciones que permanezcan en el puerto durante un período superior a seis meses en el mismo lugar, sin actividad apreciable exteriormente y sin haber pagado las tarifas correspondientes.

La declaración de abandono exigirá la tramitación del correspondiente procedimiento, en el que se acreditarán las circunstancias expresadas y en el que se dará audiencia al propietario, al naviero, al capitán del buque o, en su caso, al consignatario del buque, en la forma prevista en la Ley 30/1992, de 26 de noviembre, de Régimen Jurídico de las Administraciones Públicas y del Procedimiento Administrativo Común.

3. Declarado el abandono, se procederá a la venta de los bienes en subasta pública, a no ser que sea procedente el desguace.

Artículo 102. *Medidas para garantizar la seguridad en los espacios portuarios.*

1. La Administración portuaria podrá prohibir o limitar el tránsito de personas y vehículos en los espacios portuarios por razones de seguridad, al objeto de impedir accidentes y preservar el dominio público portuario o las embarcaciones.

2. Dichas limitaciones se regularán en la delimitación de los espacios y usos portuarios, en los títulos concesionales o mediante resolución específica al respecto de la Administración portuaria.

3. Para el otorgamiento de autorizaciones y concesiones, la Administración portuaria podrá exigir la contratación de pólizas de seguros de responsabilidad civil y de daños para la

correspondiente cobertura de riesgos que garanticen las responsabilidades derivadas de las lesiones y daños que ocasionen al dominio público portuario o a su personal o a terceros, como consecuencia del ejercicio de la actividad autorizada.

4. La administración portuaria, cuando una embarcación presente peligro de hundimiento en el puerto, si, una vez requerido el titular, armador o consignatario para que abandone el puerto o repare el barco, no lo hace, podrá trasladarlo o hundirlo, a costa de este, donde no perjudique la actividad portuaria, la navegación o la pesca, no cause daño al medio ambiente ni sea foco de contaminación.

5. En los supuestos de hundimiento de buques en las aguas del puerto, la Administración portuaria indicará a sus titulares, armadores o a las compañías aseguradoras dónde deben situar sus restos o el buque una vez reflotado, dentro del plazo que al efecto determine, así como las garantías o medidas de seguridad a tomar para evitar un nuevo hundimiento.

6. Si los requeridos incumplieran los acuerdos de la Administración portuaria, ésta podrá utilizar para el rescate del buque hundido los medios de ejecución forzosa previstos en el ordenamiento jurídico.

7. Las operaciones y actividades productivas que se desarrollen en el puerto se programarán y ejecutarán con sujeción a lo dispuesto en la normativa en materia de prevención de riesgos laborales.

Artículo 103. *Medidas contra el impago de las tarifas por los servicios portuarios.*

1. La falta de pago de las tarifas por los servicios portuarios faculta a la Administración portuaria a suspender la prestación de los servicios portuarios a los deudores, y también a adoptar las medidas que impidan a éstos el uso de los espacios portuarios.

2. En los supuestos de personas físicas o jurídicas con deudas pendientes con la Administración portuaria o que no acrediten domicilio en España, la Administración portuaria podrá exigir la constitución de garantías o el pago anticipado, en los términos que se establezcan reglamentariamente, con objeto de garantizar el cobro del importe de las tasas, pudiendo ser causa de denegación de la prestación requerida el no atender el requerimiento al respecto.

Artículo 104. *Medidas de ejecución forzosa de los actos de la Administración portuaria.*

1. La Administración portuaria podrá proceder la ejecución forzosa de los actos administrativos, salvo en los supuestos en que se suspenda la ejecución de los mismos.

2. La ejecución forzosa por la Administración portuaria de sus propios actos y resoluciones se efectuará, previo apercibimiento en debida forma y respetando siempre el principio de proporcionalidad, a través de los medios establecidos a estos efectos en la Ley de Régimen Jurídico de las Administraciones Públicas y del Procedimiento Administrativo Común.

Artículo 105. *Apremio sobre el patrimonio.*

Si en virtud de un acto o resolución de la Administración portuaria hubiera de satisfacerse una cantidad líquida, se seguirá el procedimiento previsto en las normas reguladoras del procedimiento administrativo de apremio en vía ejecutiva.

Artículo 106. *Ejecución subsidiaria.*

1. La Administración portuaria podrá proceder a la ejecución subsidiaria cuando se trate de actos o resoluciones que, por no ser personalísimos, puedan ser realizados por sujeto distinto del obligado.

2. En este caso, la Administración portuaria realizará el acto, por sí o a través de las personas que determine, a costa del obligado.

3. El importe de los gastos, daños y perjuicios se exigirá conforme a lo dispuesto en el artículo anterior. Dicho importe podrá liquidarse de forma provisional y realizarse antes de la ejecución, a reserva de la liquidación definitiva.

Artículo 107. *Multas coercitivas.*

1. La Administración portuaria podrá imponer multas coercitivas para la ejecución de los actos derivados de los procedimientos sancionadores y de aquellos otros que sean dictados en el ejercicio de las funciones de policía portuaria.

2. La multa coercitiva es independiente de las sanciones que puedan imponerse con tal carácter y compatible con ellas. La competencia para fijar el importe de las multas coercitivas corresponderá al mismo órgano que ha dictado el acto o resolución objeto de ejecución. La imposición de la multa habrá de ir precedida de la advertencia correspondiente y podrá reiterarse hasta la realización completa de la conducta exigida por la Administración portuaria.

3. El importe de cada una de las multas no podrá superar el 20 por ciento de la cuantía de la sanción que pueda imponerse o del valor económico de la actuación exigida, pudiendo reiterarse si no se ejecutara lo ordenado en el plazo suficiente para hacerlo que determine la Administración.

Artículo 108. *Desahucio administrativo.*

1. El desahucio administrativo de quienes ocupen de forma indebida y sin título bastante bienes pertenecientes al dominio público portuario se acordará previo requerimiento al usurpador o poseedor ilegítimo para que cese en su actuación, con un plazo de diez días para que pueda presentar alegaciones.

2. La Administración portuaria podrá solicitar de la autoridad gubernativa correspondiente la colaboración de las fuerzas y cuerpos de seguridad, así como de la policía local, cuando sea necesario.

3. La Administración portuaria, sin más trámite, tomará posesión de las instalaciones. A requerimiento de la Administración, las empresas suministradoras de energía eléctrica, agua, gas y telefonía están obligadas a suspender de inmediato el suministro.

4. Los gastos que se causen por las actuaciones contempladas en este artículo serán a cuenta de los desahuciados.

Artículo 109. *Medidas no sancionadoras.*

Las acciones u omisiones que sean constitutivas de infracción administrativa en materia de puertos podrán dar lugar, además de la imposición de la sanción que en su caso proceda, a la adopción de las siguientes medidas de carácter no sancionador:

a) La restitución de las cosas o su reposición a su estado anterior.

b) La indemnización a la Administración portuaria de los daños causados al dominio público portuario o a otros bienes y derechos de ésta, así como de cualesquiera otros perjuicios ocasionados a aquélla.

c) La revocación de la autorización o concesión, cuando sea procedente, por incumplimiento de sus condiciones.

d) La demolición de las obras no legalizadas.

Artículo 110. *Responsabilidad por daños causados al dominio público.*

1. En el supuesto de que la reparación de un daño sea urgente para garantizar el buen funcionamiento del puerto, la Administración portuaria o, en su caso, el sujeto encargado de la gestión o explotación del puerto o de una instalación portuaria, la llevará a cabo de forma inmediata. En tal caso, los gastos correspondientes serán de cuenta del causante del daño.

2. Cuando la restitución y reposición al estado anterior no fuera posible, y en todo caso, cuando se hayan producido daños y perjuicios, los responsables de la infracción vendrán obligados a abonar las indemnizaciones que procedan.

3. Cuando el beneficio sea superior a la indemnización, se tomará para la fijación de ésta, como mínimo, la cuantía de aquél.

4. Cuando los daños fueran de difícil evaluación, la Administración portuaria tendrá en cuenta para fijar la indemnización los siguientes criterios, debiendo aplicar el que proporcione el mayor valor de los siguientes:

a) El coste teórico de la restitución y reposición.

b) El valor de los bienes dañados.
c) El beneficio obtenido por el infractor con la actividad ilegal.
5. Corresponde al mismo órgano competente para imponer la sanción establecer la obligación de restituir y de reponer la situación alterada a su estado anterior, y también fijar el importe de la indemnización previa instrucción del correspondiente expediente administrativo.

Artículo 111. *Inmovilización y retirada.*

1. Sin perjuicio de la sanción que pudiera corresponder por amarre, atraque, fondeo, estacionamiento o depósito no autorizados, las embarcaciones, vehículos, mercancías y enseres que se hallen dentro de los puertos podrán ser inmovilizados o retirados de conformidad con lo dispuesto en esta ley.
2. La inmovilización o retirada no decaerán en supuestos de transmisión del bien, que quedará en todo caso afecto a la deuda resultante de la estancia en el puerto.

Artículo 112. *Causas de inmovilización.*

La Administración portuaria podrá proceder a la inmovilización de las embarcaciones, vehículos y mercancías en las que, estando en puerto, concurra alguna de las siguientes circunstancias:

1. Cuando carezcan de autorización para permanecer en ese lugar, o teniéndola exceda sus términos, hasta que se logre la identificación del titular, patrón, conductor, encargado o responsable de la mercancía.
2. Cuando el infractor carezca de documentación fiscal y no deposite el importe de la cuantía de la deuda generada con la Administración o garantice su pago por cualquier medio admitido en derecho.
3. Cuando se encuentren en aparente situación de abandono.
4. Cuando así se acuerde por resolución judicial.

Artículo 113. *Procedimiento de inmovilización.*

1. La inmovilización se llevará a efecto mediante el precinto de las embarcaciones, vehículos y mercancías u otro procedimiento efectivo que impida su circulación, cualquiera que sea su ubicación.
2. Sin perjuicio de poder utilizar otros medios, el infractor será notificado de la inmovilización mediante la colocación de un aviso en un lugar visible de la embarcación, del vehículo o de la mercancía o bien en el punto donde estuviera amarrada, aparcado o depositada, o en un lugar próximo al de fondeo no autorizado, así como en las oficinas de la Administración portuaria.
3. En las notificaciones del apartado anterior se advertirá de retirada de oficio a cargo del interesado en el caso de que no se produzca la retirada en el plazo señalado por la Administración portuaria.
4. La inmovilización sólo será levantada cuando lo solicite el titular, patrón, conductor o encargado o la persona legalmente autorizada por éstos y hayan desaparecido las causas que la motivaron y se proceda a su retirada voluntaria, previa autorización de la Administración portuaria y mediante el pago de la tasa que corresponda.

Artículo 114. *Causas de retirada.*

El personal de la Administración portuaria podrá proceder a la retirada de las embarcaciones, vehículos y mercancías en las que, estando en puerto, concurra alguna de las siguientes circunstancias:

1. Cuando carezcan de autorización para permanecer en ese lugar, o teniéndola exceda sus términos, o, lograda la identificación del titular, patrón, conductor, encargado o responsable de la embarcación, vehículo o mercancía, no sea retirado por éstos inmediatamente o en el plazo señalado por la Administración portuaria.

2. Cuando carezcan de autorización para permanecer en ese lugar, o teniéndola exceda sus términos, cuando perturbe el tráfico de personas, vehículos o mercancías o el normal desarrollo de la vida portuaria.

3. Cuando se encuentren en situación de abandono declarado por la Administración portuaria.

4. Cuando de su ubicación o estado de conservación se pueda derivar un peligro o una molestia grave para terceros o para el normal desarrollo de la vida portuaria, esté en peligro de hundimiento o esté hundida.

5. Cuando así se acuerde por resolución judicial.

Artículo 115. *Procedimiento de retirada.*

1. La retirada se llevará a efecto a costa del infractor utilizando los medios necesarios para proceder al depósito en el lugar designado por la Administración portuaria, incluso en las zonas explotadas en régimen de concesión o autorización.

2. Sin perjuicio de poder utilizar otros medios, el infractor será advertido de la retirada mediante la colocación de un aviso en un lugar visible en el punto donde estuviera amarrada, aparcado o depositada, o en un lugar próximo al de fondeo no autorizado, así como en las oficinas de la Administración portuaria.

3. Las embarcaciones, vehículos y mercancías retiradas sólo podrán ser recuperadas cuando lo solicite el titular, patrón, conductor o encargado o la persona legalmente autorizada por éstos y hayan desaparecido las causas que la motivaron, previa autorización de la Administración portuaria y mediante el pago de la tasa que corresponda.

CAPÍTULO II

Régimen sancionador

Sección 1ª. Principios generales

Artículo 116. *Medidas administrativas.*

1. Las acciones u omisiones que contravengan lo dispuesto en la presente ley facultan a la Administración portuaria para adoptar las siguientes medidas:

a) El restablecimiento del orden infringido en función de la naturaleza de los hechos.

b) La imposición de las correspondientes sanciones a los responsables, previa la tramitación de un procedimiento sancionador.

c) La exigencia de indemnización de los daños y perjuicios causados al dominio público portuario y a otros bienes, derechos e intereses de la Administración portuaria.

d) La restitución de las cosas a su estado anterior.

2. La Administración portuaria dispondrá de las prerrogativas necesarias para adoptar las medidas sancionadoras o de otra índole que garanticen el interés común en orden a la óptima gestión del puerto. En tal sentido, la contratación del servicio, incluso previo abono de su correspondiente tarifa, no impedirá que la Administración portuaria pueda motivadamente suspender o cancelar la prestación del mismo, y, en consecuencia, retirar o trasladar la mercancía, vehículo o elemento, desatracar la embarcación, cambiar de lugar de amarre o fondeo o, incluso, imponer el abandono del puerto. En estos supuestos se tendrá derecho a la devolución del importe de los servicios no recibidos que haya abonado por adelantado.

Artículo 117. *Competencia sancionadora.*

1. La competencia para la imposición de las sanciones previstas en esta ley corresponderá:

a) A la persona titular de la dirección general que tenga atribuidas las funciones de gestión y explotación de puertos, para los supuestos de infracciones leves y graves.

b) A la persona titular de la conselleria competente en materia de puertos, para los supuestos de infracciones muy graves, en cuantía inferior a 1.000.000 euros.

c) Al Consell, a propuesta de la persona titular de la conselleria competente en materia de puertos, en los casos de infracciones muy graves, en cuantía superior a la señalada en el apartado b anterior.

2. Estos límites, así como la cuantía de las multas, podrán ser actualizados o modificados por el Consell de acuerdo con las variaciones que experimente el índice de precios de consumo general nacional.

Sección 2ª. Infracciones

Artículo 118. *Concepto y clasificación.*

1. Sin perjuicio de la competencia sancionadora de otras administraciones y de las infracciones establecidas en otras leyes, constituyen infracciones administrativas en materia de puertos las acciones u omisiones tipificadas y sancionadas en la presente ley.

2. Las infracciones se clasifican en leves, graves y muy graves, con sujeción a los criterios que se establecen en los artículos siguientes.

Artículo 119. *Infracciones leves.*

Son infracciones leves las acciones u omisiones que, no teniendo la consideración de infracción grave o muy grave por su trascendencia o por la importancia de los daños ocasionados, estén tipificadas en alguno de los siguientes supuestos:

1. En lo que se refiere al uso del puerto:

a) El incumplimiento de los reglamentos, disposiciones u ordenanzas portuarias así como de las órdenes o instrucciones cursadas por el personal de la administración portuaria en relación con las materias de su competencia, en especial las relativas a las actividades portuarias, al transporte o a operaciones de tráfico terrestre o marítimo, a mercancías y su manipulación, estiba o desestiba, y a la manipulación, carga y descarga de la pesca y los productos de la acuicultura marina.

b) La realización de operaciones portuarias o marítimas con peligro para las obras, instalaciones, equipos portuarios u otros buques o embarcaciones, o sin tomar las precauciones necesarias.

c) La utilización de las obras, instalaciones o equipos portuarios inadecuadamente, de forma no autorizada o incumpliendo los términos autorizados.

d) La realización de cualquier acción u omisión que cause daño o menoscabo a los bienes del dominio público portuario o a su uso o explotación, obras, instalaciones, equipos, así como a las mercancías y medios de transporte situados en la zona portuaria, cuando el daño causado no exceda de 5.000 euros.

e) El baño o el buceo en las aguas interiores del puerto cuando no esté expresamente autorizado.

f) La realización de cualquier actividad comercial, industrial o deportiva no autorizada, en especial el desembarco, el transporte, el transbordo, la descarga o la venta de pescado o de productos de la acuicultura marina.

g) La navegación por el puerto o sus canales de acceso a velocidad superior a tres nudos cuando no esté expresamente autorizada.

2. En lo que se refiere a actividades que exigen título habilitante, declaración responsable o comunicación previa:

a) La omisión de datos o el incumplimiento no sustancial de las condiciones de otorgamiento de los correspondientes títulos administrativos o del contenido de la declaración responsable o la comunicación previa, sin perjuicio de su revocación, caducidad o resolución.

b) La instalación de publicidad exterior no autorizada en el dominio público portuario.

c) El incumplimiento de las normas sobre funcionamiento de instalaciones y servicios y de policía de los puertos, siempre que no obstaculice el normal desarrollo de las actividades portuarias.

d) La ocupación del dominio público portuario sin el título administrativo correspondiente, siempre que no obstaculice el normal desarrollo de las actividades portuarias.

e) El atraque de embarcaciones sin autorización o en lugar distinto del asignado o incumpliendo los términos de la autorización, cuando no interfiera el normal desarrollo de la actividad portuaria.

f) El estacionamiento de vehículos, remolques, caravanas o similares fuera de los espacios destinados a tal fin con infracción de la señalización o de las condiciones de uso de los espacios portuarios, cuando no interfiera el normal desarrollo de la actividad portuaria.

g) El incumplimiento de la obligación de informar en plazo a la Administración portuaria cuando dicha información resulte obligada en virtud de una disposición legal o reglamentaria.

h) El incumplimiento de las obligaciones de conservación de las instalaciones portuarias en condiciones adecuadas de vigilancia, seguridad, salubridad, limpieza y ornato público.

i) La realización de obras o instalaciones sin el correspondiente título habilitante o con incumplimiento de las condiciones del otorgado, siempre que el valor de la obra ejecutada sea inferior a 5.000 euros.

3. En lo que se refiere a la protección del medio ambiente:

a) La no utilización cuando fuera obligatoria, o la utilización inadecuada, de los medios para la recogida de residuos sólidos, líquidos o gaseosos instalados en el puerto, siempre que no se cause contaminación en el puerto ni en sus aguas.

b) El incumplimiento de la normativa o de las instrucciones que en materia ambiental, y en especial en materia de entrega de residuos generados por las embarcaciones o las actividades desarrolladas en el puerto, que se dicten por los órganos competentes, siempre que no se cause contaminación en el puerto ni en sus aguas.

c) La realización de reparaciones, carenas y recogidas susceptibles de causar contaminación en contravención de la normativa aplicable.

4. En lo que se refiere a la gestión del sistema portuario de la Generalitat:

a) El mero retraso en el cumplimiento de la obligación de facilitar a la Administración portuaria la información íntegra y en el plazo a que obligue la ley, los reglamentos o que requiera la Administración, en particular la necesaria a efectos estadísticos o para liquidar tarifas y tasas y la relativa a las embarcaciones de base y transeúntes, cuando tal información se haya facilitado íntegra y correctamente.

b) El incumplimiento de las obligaciones impuestas por esta ley, por las disposiciones que la desarrollen, o de las instrucciones o requerimientos de la Administración portuaria, siempre que no perturben el normal desarrollo de la vida portuaria.

c) La falta de colaboración con las actuaciones de inspección o vigilancia, cuando esta falta de colaboración no deba ser calificada como grave.

Artículo 120. *Infracciones graves.*

Son infracciones graves las acciones u omisiones tipificadas como leves en el artículo anterior cuando supongan o provoquen lesiones leves o riesgo grave para las personas, daños y perjuicios que obstaculicen el normal funcionamiento del puerto o de las instalaciones portuarias o de un bien o cuando se produzca la reiteración o la reincidencia en cualquiera de las infracciones tipificadas como leves y, en todo caso, las siguientes:

1. En lo que se refiere al uso del puerto:

a) La ocupación, el uso o el aprovechamiento de los terrenos o de las instalaciones del dominio público portuario, así como la realización de obras, instalaciones o actividades en este último, sin la previa obtención del correspondiente título habilitante, o sin ajustarse a las condiciones esenciales de este último, así como la prestación de servicios o la realización de actividades comerciales sin la obtención del correspondiente título o sin ajustarse a sus determinaciones esenciales.

b) El aumento de la superficie ocupada, del volumen o de la altura construidos hasta un 10 por ciento sobre el proyecto autorizado, sin perjuicio de la caducidad o revocación del título administrativo.

c) El incumplimiento de las obligaciones establecidas para las operaciones de estiba o desestiba en su normativa específica.

d) El incumplimiento de las normas, ordenanzas e instrucciones sobre la manipulación y almacenamiento en tierra de mercancías peligrosas o la ocultación de éstas o de su condición.

e) La obstrucción al ejercicio de las funciones de policía que correspondan a la Administración portuaria.

f) La información suministrada de forma incorrecta o defectuosa a la Administración portuaria por propia iniciativa o a requerimiento de ésta.

g) La realización de cualquier acción u omisión que cause daño o menoscabo a los bienes del dominio público portuario o a su uso o explotación, obras, instalaciones, equipos, así como a las mercancías y medios de transporte situados en la zona portuaria, cuando el daño causado exceda de 5.000 euros.

2. En lo que se refiere a actividades que exigen título habilitante, declaración responsable o comunicación previa:

a) La transmisión total o parcial de las concesiones, o del uso o disfrute de los terrenos o instalaciones en concesión, así como la constitución de gravámenes o derechos de garantía sobre éstas, sin la previa obtención de la correspondiente autorización de la Administración portuaria.

b) La transmisión o cesión de los derechos sobre los amarres sin cumplir los requisitos y condiciones legalmente establecidas.

c) El incumplimiento sustancial de las condiciones de otorgamiento de los correspondientes títulos administrativos, sin perjuicio de su revocación, caducidad o resolución.

d) El incumplimiento de las normas sobre funcionamiento de instalaciones y servicios y de policía de los puertos, cuando obstaculice el normal desarrollo de las actividades portuarias.

e) La ocupación del dominio público portuario sin el título administrativo correspondiente, cuando obstaculice el normal desarrollo de las actividades portuarias.

f) El atraque de embarcaciones sin autorización o en lugar distinto del asignado o incumpliendo los términos de la autorización, cuando interfiera el normal desarrollo de la actividad portuaria.

g) El estacionamiento de vehículos, remolques, caravanas o similares fuera de los espacios destinados a tal fin con infracción de la señalización o de las condiciones de uso de los espacios portuarios, cuando interfiera el normal desarrollo de la actividad portuaria.

h) El incumplimiento grave de las obligaciones de conservación de las instalaciones portuarias en condiciones adecuadas de seguridad, salubridad, limpieza y ornato público.

i) La realización de obras o instalaciones sin el correspondiente título habilitante o con incumplimiento de las condiciones del otorgado, siempre que el valor de la obra ejecutada sea entre 5.000 y 200.000 euros.

j) La recuperación no autorizada de un bien inmovilizado o retirado con arreglo a lo dispuesto en esta ley.

k) El ofrecimiento al mercado o el desarrollo efectivo de las actividades deportivas o recreativas náuticas o subacuáticas o de alquiler de embarcaciones de recreo careciendo de la preceptiva autorización de la Administración portuaria o incumpliendo los términos de la declaración responsable o la comunicación previa.

l) La presentación de declaración responsable o comunicación previa omitiendo datos esenciales o cuyo contenido o términos resulten ser falsos o distintos de los declarados o comunicados, especialmente la carencia de los seguros necesarios, ya sea en el momento de la presentación ya sea en cualquier momento durante el desarrollo de la actividad a que se refiere la declaración responsable o la comunicación previa.

3. En lo que se refiere a la protección del medio ambiente:

a) El vertido o depósito no autorizados desde tierra, embarcación o artefacto flotante de basuras, escombros, pescado, sus restos o derivados o aceites, combustibles u otras sustancias en el puerto o en sus aguas.

b) El incumplimiento de la normativa o de las instrucciones que en materia ambiental se dicten por los órganos competentes, cuando se cause contaminación en el puerto o en sus aguas.

c) El incumplimiento de la normativa o de las instrucciones que en materia de entrega de residuos generados por las embarcaciones o las actividades desarrolladas en el puerto se dicten por los órganos competentes, cuando se cause contaminación en el puerto o en sus aguas.

d) La realización de reparaciones, carenas y recogidas, cuando se cause contaminación en el puerto o en sus aguas.

4. En lo que se refiere a la gestión del sistema portuario de la Generalitat:

a) El incumplimiento de la obligación de facilitar a la Administración portuaria completa y en plazo la información que a que obligue la ley, los reglamentos o requiera la propia Administración, en particular la necesaria para liquidar tarifas y tasas y la relativa a las embarcaciones de base y transeúntes.

b) El incumplimiento de las obligaciones impuestas por esta ley, por las disposiciones que la desarrollen, o de las instrucciones o requerimientos de la Administración portuaria, siempre que perturben el normal desarrollo de la vida portuaria.

c) La falta de colaboración con las actuaciones de inspección o vigilancia, cuando esta falta de colaboración perturbe el normal desarrollo de la vida portuaria, de la inspección o de la vigilancia.

d) La obstrucción al ejercicio de las potestades de inspección y vigilancia y de policía de la Administración portuaria, o la negativa a colaborar en el ejercicio de tales potestades, cuando no deba ser calificada como muy grave.

e) La vulneración de las normas sobre prestación del servicio que afecten su normal recepción por parte de los usuarios.

Artículo 121. *Infracciones muy graves.*

Son infracciones muy graves las acciones u omisiones tipificadas como leves o como graves cuando supongan o provoquen lesiones graves a las personas o un riesgo muy grave para la salud o la seguridad de las mismas, cuando causen daños o perjuicios que impidan el normal funcionamiento o la utilización del puerto o de una instalación o de un bien, o cuando se produzca la reiteración o la reincidencia en cualquiera de las infracciones tipificadas como graves y, en todo caso, las siguientes:

1. En lo que se refiere al uso del puerto:

a) El aumento de la superficie ocupada, del volumen o de la altura construida superior a un 10 por ciento sobre el proyecto autorizado, sin perjuicio de la caducidad o revocación del título administrativo.

b) La obstrucción al ejercicio de las funciones de policía que correspondan a la Administración portuaria, cuando la obstrucción impida el normal desarrollo de la vida portuaria.

c) El falseamiento de la información suministrada a la Administración portuaria por propia iniciativa o a requerimiento de ésta.

2. En lo que se refiere a actividades que exigen título habilitante, declaración responsable o comunicación previa:

a) El incumplimiento de las normas sobre funcionamiento de instalaciones y servicios y de policía de los puertos, cuando impida el normal desarrollo de las actividades portuarias.

b) La ocupación del dominio público portuario sin el título administrativo correspondiente, cuando impida el normal desarrollo de las actividades portuarias.

c) El atraque de embarcaciones sin autorización o en lugar distinto del asignado o incumpliendo los términos de la autorización, cuando impida el normal desarrollo de la actividad portuaria.

d) El estacionamiento de vehículos, remolques, caravanas o similares fuera de los espacios destinados a tal fin con infracción de la señalización o de las condiciones de uso de los espacios portuarios, cuando impida el normal desarrollo de la actividad portuaria.

e) La realización de obras, instalaciones o actividades en el dominio público portuario o de otras instalaciones sin el correspondiente título administrativo o sin ajustarse a sus condiciones, siempre que se hubiera desatendido el requerimiento expreso de la Administración portuaria de cese de la actuación o cuando se persista en esta conducta una vez notificada la iniciación del correspondiente procedimiento sancionador.

f) La realización de obras o instalaciones sin el correspondiente título habilitante o con incumplimiento de las condiciones del otorgado, siempre que el valor de la obra ejecutada sea superior a 200.000 euros.

3. En lo que se refiere a la protección del medio ambiente, las acciones u omisiones con repercusiones especialmente relevantes para el entorno terrestre o marino o para el medio ambiente, como consecuencia de la trascendencia económica de los daños y perjuicios producidos o porque lesionan de forma irreversible el equilibrio del medio natural.

4. En lo que se refiere a la gestión del sistema portuario de la Generalitat, el falseamiento en el suministro a la Administración portuaria de la información que a que obligue la ley, los reglamentos o requiera la propia Administración, en particular la necesaria para liquidar tarifas y tasas y la relativa a las embarcaciones de base y transeúntes.

Artículo 122. *Sujetos responsables.*

1. Son responsables de las infracciones administrativas en materia de puertos las personas físicas o jurídicas siguientes:

a) Los autores de las acciones u omisiones tipificadas como infracción en la presente ley. Si la infracción se ha cometido en el ámbito propio de la actividad de la empresa con la cual éstos tengan una relación de dependencia, la empresa será responsable solidaria.

b) En caso de incumplimiento de las condiciones de otorgamiento de un título administrativo o de un contrato celebrado con la Administración portuaria, el adjudicatario del título o del contrato.

c) En caso de infracciones relacionadas con las embarcaciones, con carácter solidario los propietarios, los armadores, los consignatarios, los patrones, los capitanes y los titulares de los derechos de amarre por cualquier título.

d) En caso de infracciones relacionadas con obras, instalaciones, usos y actividades no amparadas suficientemente por el título correspondiente, el promotor de la actividad, el empresario que las lleva a cabo y el director facultativo, según corresponda.

e) En todo caso, cuando las infracciones se cometan en zonas explotadas en régimen de concesión administrativa o de autorización, el titular de la concesión o autorización, sin perjuicio del derecho que le asista a repetir del autor de la infracción.

2. Si las infracciones son imputables a una persona jurídica, serán consideradas responsables solidarias las personas físicas que integran los órganos rectores o de dirección, salvo aquellas que hayan disentido expresamente de los acuerdos adoptados.

3. En los supuestos de herencias yacentes, comunidades de bienes y demás entidades que, carentes de personalidad jurídica, constituyan una unidad económica o patrimonio separado, serán responsables solidarios las personas copartícipes o cotitulares, en proporción a sus respectivas participaciones.

4. Las sanciones impuestas a diversos sujetos en razón de una misma infracción tienen entre sí carácter independiente y compatible.

5. Cuando el incumplimiento de las obligaciones previstas en una disposición legal corresponda a varias personas conjuntamente, responderán de forma solidaria de las infracciones que cometan y de las sanciones que se impongan.

Artículo 123. *Prescripción.*

1. El plazo de prescripción de las infracciones será de un año para las leves, dos años para las graves y cuatro años para las muy graves. El plazo de prescripción comenzará a contarse desde el día en que la infracción se hubiera cometido y, en todo caso, desde la total consumación de la conducta constitutiva de la infracción.

2. En el caso de infracciones continuadas, el plazo de prescripción establecido en el apartado anterior se empezará a contar desde el momento de finalización de la actividad o desde la fecha en que se ha realizado el último acto con el cual ha sido consumada.

3. En el caso de que los hechos, actos u omisiones constitutivos de infracción fueran desconocidos por carecer de signos externos, el plazo comenzará a contar a partir de la fecha en que éstos se manifiesten o la Administración portuaria tenga conocimiento de ellos.

4. Interrumpirá la prescripción la iniciación, con conocimiento del interesado, del procedimiento sancionador, reanudándose el plazo de prescripción si el expediente sancionador caducara por causa no imputable al presunto responsable.

5. No obstante lo anterior, cualquiera que sea el tiempo transcurrido desde la comisión de la infracción, nunca se extinguirá la obligación de restitución de las cosas y de su reposición a su estado anterior, con indemnización de los daños irreparables y de los perjuicios causados.

Sección 3ª. Sanciones

Artículo 124. *Principios generales.*

1. Las acciones u omisiones constitutivas de infracción administrativa en materia portuaria serán sancionadas de acuerdo con las disposiciones contenidas en la presente ley.

2. A la persona responsable de dos o más infracciones tipificadas en esta ley se le impondrán las sanciones correspondientes a cada una de ellas.

3. Sin perjuicio de la sanción que se imponga, el infractor estará obligado a la restitución de las cosas y a la reposición a su estado anterior y al abono de las tarifas o tasas a que, en su caso, hubiera lugar.

4. Cuando la infracción pudiera ser constitutiva de delito o falta, se dará traslado al Ministerio Fiscal, suspendiéndose el procedimiento sancionador mientras la autoridad judicial no hubiera dictado sentencia firme o resolución que ponga fin al proceso.

5. En todo caso, deberán cumplirse de modo inmediato las medidas administrativas adoptadas para salvaguardar la actividad portuaria, sin que la suspensión del procedimiento sancionador pueda extenderse a la ejecutividad de las medidas para restablecer el orden jurídico vulnerado.

6. Asimismo, se iniciarán los procedimientos de suspensión de los efectos y, en su caso, revocación o resolución de los actos, títulos administrativos o contratos en los que supuestamente pudiera ampararse la actuación ilegal.

Artículo 125. *Cuantía de las sanciones.*

Las infracciones administrativas en materia de puertos serán sancionadas en los siguientes términos:

1. Las infracciones leves, con multa hasta un máximo de 100.000 euros.

a) Las infracciones leves del artículo 119.1.a) y g), serán sancionadas con multas de un importe mínimo de 500 euros.

b) Las infracciones leves del artículo 119.1.d) y 119.2 i), serán sancionadas con multas del 50 por cien del valor del daño o menoscabo o del valor de la obra, con un importe mínimo en todo caso de 700 euros.

c) Las infracciones leves del artículo 119.2.a), serán sancionadas con multas de un importe mínimo de 1.000 euros.

d) Las infracciones leves del artículo 119.3 serán sancionadas con multas de un importe mínimo de 200 euros.

e) Las infracciones leves del artículo 119.4.a serán sancionadas con multas de un importe mínimo de 200 euros por cada una de las embarcaciones o elementos a que se refiere la información que se debe suministrar.

f) Las restantes infracciones leves serán sancionadas con multas de un importe mínimo de 300 euros.

2. Las infracciones graves, con multa hasta un máximo de 1.000.000 de euros.

a) Las infracciones graves del artículo 120.1.a), d), e), f) y g), serán sancionadas con multas de un importe mínimo de 750 euros.

b) Las infracciones graves del artículo 120.1.b) y 120.2.i), serán sancionadas con multas del 50% del valor del daño o menoscabo o del valor de la obra, con un importe mínimo en todo caso de 1.000 euros.

c) Las infracciones graves del artículo 120.2.j) y 120.4.b9, serán sancionadas con multas de un importe mínimo de 1.000 euros.

d) Las infracciones graves del artículo 120.2.k) y l), serán sancionadas con multas de un importe mínimo de 5.000 euros.

e) Las infracciones graves del artículo 120.4.a), serán sancionadas con multas de un importe mínimo de 300 euros por cada una de las embarcaciones o elementos a que se refiere la información que se debe suministrar.

f) Las restantes infracciones graves serán sancionadas con multas de un importe mínimo de 500 euros.

3. Las infracciones muy graves, con multa hasta un máximo de 10.000.000 de euros.

a) Las infracciones muy graves del artículo 121.1.a) y 121.2.f), serán sancionadas con multas del 50 por cien del valor del daño o menoscabo o del valor de la obra, con un importe mínimo en todo caso de 2.000 euros.

b) Las infracciones muy graves del artículo 121.4 serán sancionadas con multas de un importe mínimo de 500 euros por cada una de las embarcaciones o elementos a que se refiere la información que se debe suministrar.

c) La reincidencia o reiteración de las infracciones graves del artículo 120.2.k) y l) serán sancionadas con multa de un importe mínimo de 15.000 euros.

d) Las restantes infracciones muy graves serán sancionadas con multas de un importe mínimo de 750 euros.

4. En el supuesto de infracción grave o muy grave por reincidencia en faltas leves o graves, respectivamente, la multa se obtendrá por la suma de las establecidas para cada una de éstas.

Artículo 126. *Sanciones accesorias.*

1. En caso de infracciones graves o muy graves, la sanción de multa puede ir acompañada de alguna de las siguientes sanciones:

a) Suspensión del ejercicio de las actividades empresariales o profesionales en el sistema portuario de la Generalitat por un plazo no superior a dos años.

b) Revocación de los títulos que habilitan para la ocupación, el uso o el aprovechamiento del dominio público portuario.

c) Inhabilitación del sujeto infractor para ser titular de autorizaciones y concesiones administrativas, o de contratos para la ejecución de obras o la gestión de servicios, o el atraque, por un plazo no superior a tres años en el caso de infracciones graves, o no superior a cinco años en caso de infracciones muy graves.

d) Suspensión del derecho a la obtención de subvenciones o ayudas públicas de la Administración de la Generalitat en materias relacionadas con el objeto de la presente ley, por un plazo no superior a dos años en el caso de infracciones graves, o no superior a tres años en el caso de infracciones muy graves.

2. Se podrá imponer también, junto con las sanciones que procedan de conformidad con los artículos anteriores, el comiso del beneficio obtenido con la infracción. Este beneficio se calculará, cuando no pueda ser determinado exactamente, con criterios estimativos, e incluirá el aumento de ingresos y el ahorro de gastos que haya supuesto directa o indirectamente la infracción, sin descontar las multas ni los gastos o daños dimanantes de la misma.

Artículo 127. *Graduación de las sanciones.*

En la imposición de las sanciones previstas en los artículos anteriores se deberá guardar la debida adecuación entre la gravedad del hecho constitutivo de la infracción y la sanción

aplicada, considerando las circunstancias del caso y, especialmente, los siguientes criterios para la graduación de la sanción:

1. La existencia de intencionalidad o de reiteración.
2. La naturaleza de los perjuicios causados.
3. La reincidencia. A efectos de la graduación de sanciones, se considera reincidencia la comisión de una infracción de la misma naturaleza antes del plazo establecido para la prescripción de la primera infracción, cuando así haya sido declarado por resolución firme en vía administrativa.
4. El beneficio obtenido por el infractor como consecuencia de la infracción.
5. La relevancia externa de la conducta infractora.
6. La enmienda o reparación voluntaria durante la tramitación del procedimiento de las irregularidades que originaron la actuación sancionadora.

Artículo 128. *Prescripción.*

1. El plazo de prescripción de las sanciones impuestas será de un año para las leves, dos años para las graves y cuatro años para las muy graves.
2. Dicho plazo comenzará a contarse desde el día siguiente a aquel en que adquiera firmeza la resolución por la que se impone la sanción.
3. Interrumpirá la prescripción la iniciación, con conocimiento del interesado, del procedimiento de ejecución, volviendo a transcurrir el plazo si caduca el procedimiento por causa no imputable al infractor.

Sección 4ª. Procedimiento sancionador

Artículo 129. *Tramitación.*

1. El procedimiento administrativo sancionador se tramitará de acuerdo con lo que se dispone en la presente ley y las normas reguladoras del procedimiento sancionador general previstas en la legislación vigente.
2. El plazo máximo para la tramitación de los expedientes sancionadores es de un año contado desde el acuerdo de iniciación hasta la notificación de la resolución.
3. Transcurrido el plazo máximo para resolver sin que se hubiese dictado y notificado la resolución, se declarará caducado el procedimiento. En el supuesto de que la infracción no estuviera prescrita, podrá, en su caso, iniciarse un nuevo procedimiento sancionador.
4. En la tramitación de procedimientos sancionadores por hechos sucedidos en el ámbito de las superficies sujetas a concesión, será preceptiva la audiencia al concesionario.

Artículo 130. *Medidas cautelares.*

1. Una vez incoado el expediente sancionador, la Administración portuaria podrá adoptar, a propuesta del instructor del expediente y mediante acuerdo motivado, las medidas cautelares de carácter provisional que sean necesarias para asegurar la eficacia de la resolución que pueda recaer, para preservar los intereses generales o para evitar el mantenimiento de los efectos de la infracción. Con tal objeto, puede requerir, si lo considera conveniente, la colaboración de las fuerzas y cuerpos de seguridad.
2. La Administración portuaria podrá ordenar la paralización inmediata de las obras o de las instalaciones y la suspensión de los usos y de las actividades que no disponen del título administrativo correspondiente o que no se ajustan a las condiciones del título otorgado.
3. La Administración portuaria podrá también acordar el precinto de las obras o de las instalaciones y el precinto o la retirada de los materiales, de la maquinaria o de los equipos que se utilizan en las obras o actividades a cargo del interesado, para asegurar la efectividad de la resolución a que se refiere el apartado 2.
4. En el plazo que fije la notificación de la orden de suspensión, la persona interesada solicitará a la Administración el título correspondiente o, en su caso, ajustará las obras o la actividad a lo que tenga otorgado.
5. Si transcurre el plazo a que se refiere el apartado 4 sin que el interesado haya cumplido lo que se prescribe, la Administración portuaria puede ordenar la demolición de las obras o el desmantelamiento de las instalaciones, a costa y cargo de la persona interesada,

e impedirá definitivamente los usos o las actividades no autorizados. Se procederá de igual forma cuando el título sea denegado.

6. Asimismo, la Administración portuaria puede ordenar la adopción inmediata de las medidas necesarias para evitar los daños que pueda provocar un buque u otra embarcación en peligro de hundimiento o en situación de causar daños a bienes o elementos portuarios o a otras embarcaciones.

7. También puede ordenar la inmediata retención, por causa justificada, de los buques y de las embarcaciones para garantizar las posibles responsabilidades administrativas o económicas de sus propietarios, representantes autorizados, capitanes o patrones, sin perjuicio de que esta medida cautelar pueda ser sustituida por la constitución de garantía suficiente.

Disposición adicional primera. *Comité de I+D+i y Formación.*

Para el cumplimiento de los fines previstos en el artículo 2.d y de las funciones del artículo 4.3.g) de esta ley, se crea un Comité de I+D+i y Formación, integrado al menos por la persona titular de la dirección general competente en materia de puertos y hasta tres miembros más procedentes de la comunidad portuaria y entidades de estudios en materia portuaria, que propondrá los programas de desarrollo, canalizará las ayudas que a estos efectos establezcan otros organismos públicos y coordinará las acciones específicas que mediante convenio puedan concertarse.

Disposición adicional segunda. *Régimen de las ayudas derivadas de planes de vivienda vencidos.*

1. Se declaran debidamente otorgadas todas las ayudas públicas, subvenciones y financiación reconocidas tanto en el ámbito de los planes estatales y autonómicos de vivienda, suelo y rehabilitación, como al amparo de acuerdos específicos interadministrativos, que han sido gestionadas en el periodo 2008-2013 por la Dirección General de Vivienda y Proyectos Urbanos de la Conselleria de Medio Ambiente, Agua, Urbanismo y Vivienda y por la Dirección General de Obras Públicas, Proyectos Urbanos y Vivienda de la Conselleria de Infraestructuras, Territorio y Medio Ambiente.

2. Dichos actos tendrán la consideración de compromisos debidamente adquiridos a los efectos previstos en el artículo 31.2 del texto refundido de la Ley de hacienda pública de la Generalitat.

Disposición adicional tercera. *Nuevas formas de gestión de los puertos de titularidad de la Generalitat.*

1. Se habilitará al Consell para que regule los supuestos y el procedimiento tendente de establecer nuevas formas de gestión de los puertos de titularidad de la Generalitat Valenciana.

2. La nueva forma de gestión se llevará a cabo, previa acreditación de las razones que justifiquen su creación, mediante la figura de organismo autónomo.

3. La iniciativa para la gestión mediante organismo autónomo, partirá del Consell o de la entidad local en cuyo término radique el puerto, y en todo caso se requieran informes favorables sobre la viabilidad por parte de la conselleria competente en materia de hacienda y sector público y de la conselleria competente en materia de puertos.

4. Los y las miembros que componen el organismo autónomo, sus consejos de gestión y administración serán por lo menos un 51 % de miembros de la administración pública valenciana y por lo menos un 9 % de miembros de la administración pública local.

Asimismo el cargo de Presidencia recaerá en uno o una de los miembros de la administración pública valenciana que sean designados miembros del organismo autónomo.

Disposición transitoria primera. *Autorizaciones y concesiones.*

Las autorizaciones que supongan ocupación del dominio público portuario y las concesiones vigentes a la entrada en vigor de esta ley seguirán sujetas a las mismas condiciones en que se otorgaron hasta que transcurra el plazo por el que fueron otorgadas.

Disposición transitoria segunda. *Instalaciones náutico-deportivas.*

Aquellas instalaciones náutico-deportivas cuyo título habilitante finalice durante los siguientes tres años a partir de la entrada en vigor de esta ley, podrán mantener, en régimen de autorización, las condiciones establecidas en el título extinguido durante un plazo máximo de tres años a contar desde la entrada en vigor de la ley.

Disposición transitoria tercera. *Procedimientos administrativos en tramitación.*

A los procedimientos ya iniciados antes de la entrada en vigor de la presente ley no les será de aplicación la misma, rigiéndose por la normativa anterior. A estos efectos se entiende que los procedimientos han sido iniciados en la fecha de presentación de la solicitud en la conselleria competente en materia de puertos, en caso de autorizaciones o de concesiones en las que únicamente existe un interesado. Cuando se trate de concesiones en las que exista pluralidad de interesados, se entiende iniciado en la fecha de publicación en el Diari Oficial de la Comunitat Valenciana del anuncio de licitación de la correspondiente convocatoria del procedimiento de adjudicación.

Disposición transitoria cuarta. *Autorizaciones y concesiones vigentes a la entrada en vigor de la Ley 2/2014.*

Igualmente resultará de aplicación a las concesiones vigentes y a las otorgadas con posterioridad a la entrada en vigor de la Ley 2/2014, de 13 de junio, de puertos de la Generalitat, el régimen de prórrogas establecido en esta misma ley, sin que en ningún caso el plazo total pueda exceder de 50 años.

Este mismo régimen de prórrogas establecido en esta ley también resultará de aplicación a todas las concesiones gestionadas por entidades sin ánimo de lucro cuyo plazo hubiera finalizado a la entrada en vigor de la Ley 2/2014, de 13 de junio, de puertos de la Generalitat, siempre que a 31 de diciembre de 2018 dichas entidades sin ánimo de lucro sigan manteniendo la explotación de las mismas mediante autorizaciones temporales otorgadas por la conselleria competente en materia de puertos. En estos casos la posible prórroga no podrá exceder de 50 años a contar desde la fecha de otorgamiento del título concesional.

Disposición derogatoria única. *Derogación normativa.*

Quedan derogadas todas aquellas disposiciones de igual o inferior rango que contradigan o se opongan a lo dispuesto en la presente ley y, en particular, las siguientes:

1. El artículo 54 de la Ley 11/2002, de 23 de diciembre, de la Generalitat, de Medidas Fiscales, de Gestión Administrativa y Financiera, y de Organización de la Generalitat.
2. El capítulo IX de la Ley 12/2004, de 27 de diciembre, de la Generalitat, de Medidas Fiscales, de Gestión Administrativa y Financiera, y de Organización de la Generalitat, salvo los apartados séptimo y octavo del artículo 70 de dicho capítulo.

Disposición final primera. *Título competencial.*

La presente ley se dicta al amparo de las competencias que corresponden a la Comunitat Valenciana, de conformidad con lo dispuesto en el artículo 148.1.6.ª y 4.ª de la Constitución, y en el artículo 49.1.15.ª, 9.ª y 13.ª del Estatut d'Autonomia de la Comunitat Valenciana, aprobado por la Ley Orgánica 5/1982, de 1 de julio.

Disposición final segunda. *Actualización de las cuantías de las sanciones y desarrollo reglamentario.*

1. Las cuantías de las sanciones podrán ser actualizadas o modificadas por acuerdo del Consell, a propuesta de la persona titular de la conselleria competente en materia de puertos.
2. El Consell y la persona titular de la conselleria competente en materia de puertos, en el ámbito de sus respectivas competencias, podrán dictar cuantas disposiciones sean precisas para el desarrollo, ejecución y cumplimiento de lo dispuesto en la presente ley.

Disposición final tercera. *Entrada en vigor.*

La presente ley entrará en vigor el día siguiente al de su publicación en el Diari Oficial de la Comunitat Valenciana.

Información relacionada

- Téngase en cuenta que las cuantías de las sanciones podrán ser actualizadas por acuerdo del Consell, publicado únicamente en el DOCV, según establece la disposición final 2.

§ 123

Ley 14/2003, de 8 de abril, de Puertos de Canarias

Comunidad Autónoma de Canarias
«BOC» núm. 85, de 6 de mayo de 2003
«BOE» núm. 134, de 5 de junio de 2003
Última modificación: 19 de julio de 2017
Referencia: BOE-A-2003-11272

Sea notorio a todos los ciudadanos que el Parlamento de Canarias ha aprobado y yo, en nombre del Rey y de acuerdo con lo que establece el artículo 12.8 del Estatuto de Autonomía, promulgo y ordeno la publicación de la Ley 14/2003, de 8 de abril, de Puertos de Canarias.

EXPOSICIÓN DE MOTIVOS

I

El sistema portuario en Canarias constituye un elemento esencial de la vida social y económica, que ha permitido tradicionalmente garantizar la movilidad de los ciudadanos, satisfacer en gran medida las necesidades de transporte de viajeros y dotar a los sectores pesquero, comercial e industrial de las instalaciones e infraestructuras imprescindibles para la realización de las tareas de intercambio económico y tráfico de mercancías. La insularidad acrecienta, por demás, la dependencia de la comunidad política de los puertos e instalaciones portuarias, y de su correcto funcionamiento se derivan consecuencias inmediatas para el abastecimiento y calidad de vida de los ciudadanos canarios.

Por otra parte, el gran desarrollo turístico ha llevado consigo la aparición de puertos e instalaciones marítimas de carácter deportivo o recreativo, vinculados al turismo de ocio y de calidad, que tienen un gran impacto sobre el territorio y sobre el propio modelo económico de los municipios en los que se emplazan.

En los últimos años, el dinámico crecimiento económico y la paulatina importancia que vienen adquiriendo los puertos gestionados por la Comunidad Autónoma dentro del sistema de transportes, obliga a los poderes públicos de Canarias a adoptar una regulación moderna, eficaz y coherente con el modelo preconizado por la Unión Europea, que sea capaz de resolver eficientemente los retos de los próximos años, sin que sea posible continuar con una regulación estatal fragmentada y, en todo caso, supletoria, que responde además a modelos sociales superados y que no garantiza una función ágil, eficaz y flexible que es la que demanda un sector como el portuario, integrado en el sistema de transportes y en el que el papel de la iniciativa privada es insustituible.

II

La Ley Orgánica 4/1996, de 30 de diciembre, por la que se reformó el Estatuto de Autonomía de Canarias, aprobado por Ley Orgánica 10/1982, de 10 de agosto, ha atribuido nuevas competencias a la Comunidad Autónoma en materia de puertos, elevando su límite competencial hasta los puertos de interés general. Resulta evidente que con la nueva asunción de competencias, Canarias tiene competencia completa sobre los puertos e instalaciones portuarias de su territorio, salvo los que hayan sido declarados de interés general, con el procedimiento y requisitos establecidos en el artículo 5 de la Ley de Puertos del Estado y de la Marina Mercante.

Por otro lado, la Sentencia del Tribunal Constitucional 40/1998, de 19 de febrero, recaída sobre la Ley de Puertos del Estado y de la Marina Mercante, ha zanjado de raíz algunas de las cuestiones jurídicas más polémicas de la Ley estatal, configurando así el nuevo marco normativo portuario.

El dinámico crecimiento de los puertos de titularidad de Canarias, que arroja cifras espectaculares sobre todo en el tráfico de pasajeros y mercancía general, exige que se creen los instrumentos legales necesarios para fomentar e impulsar este notable incremento del tráfico marítimo, que constituye además un elemento esencial de la política de transportes de Canarias. La modernización de la estructura de administración y gobierno del sistema portuario autonómico es otra de las necesidades más acuciantes del sector. Para ello se han sopesado las distintas soluciones que el Derecho comparado ofrece, valorándose especialmente las experiencias españolas de los últimos años y las normas y recomendaciones de la Unión Europea en el sector del transporte. De ahí que se haya optado por un modelo que, combinando la agilidad y flexibilidad empresarial con las funciones de poder público que en esta materia tiene atribuida la Administración Pública, permita ordenar, regular y gestionar, en su caso, estas infraestructuras desde la órbita pública sin que ello sea obstáculo para que la iniciativa económica y jurídica privada vayan asumiendo, cada vez más, tareas de gestión y explotación de estas actividades.

A la sazón, debe subrayarse que por la Comisión Europea, en desarrollo del mandato del Consejo de Jefes de Estado y de Gobierno de Lisboa de 28 de marzo de 2000, se ha elaborado una propuesta de directiva sobre el acceso al mercado de los servicios portuarios que afecta e incide notablemente en el marco jurídico de los Estados de la Unión Europea y, obviamente, en el modelo normativo que pretende instaurarse en la presente Ley. De acuerdo con las finalidades y objetivos del proyecto de directiva, se aborda también el papel de la iniciativa privada en el proceso de prestación de los servicios y actividades en el marco de los puertos, sin perder de vista que tales determinaciones no resultarán directamente vinculantes al no llegar los tráficos de cada puerto de la Comunidad Autónoma de Canarias a los umbrales exigidos para la aplicación de la directiva, pero sin embargo su concepción jurídica y filosofía política impregnan notablemente el modelo de gestión que ahora se regula en la presente Ley, sin perjuicio de establecer los contrapesos necesarios para garantizar una actividad esencial que en el marco de la insularidad canaria exige mayores dosis de intervención pública.

La localización de estas infraestructuras del transporte en el territorio y la necesidad de perfilar mecanismos técnicos que garanticen su inserción en el medio físico, garantizando escrupulosamente los parámetros de calidad medioambiental, es otro de los objetivos y finalidades de la Ley. De este modo, se ha tenido muy presente también la trasposición de la Directiva 97/11/CE, del Consejo, de 3 de marzo, a través del Real Decreto-Ley 9/2000, de 6 de octubre. Teniendo en cuenta que se están elaborando los instrumentos de ordenación territorial de cada isla, parece evidente que la nueva regulación legal aborde estas cuestiones con la misma sensibilidad jurídica y medioambiental que se verá reflejada en los distintos Planes Insulares de Ordenación Territorial.

Por último, la necesidad de dar contenido a la exigencia legal de traspasar o delegar competencias en favor de los cabildos insulares debe ensamblarse también con la necesaria eficacia y rentabilidad del sistema portuario canario, lo que se traducirá en un mecanismo jurídico que garantice la unidad de gestión, así como la intervención de los cabildos en la definición de los objetivos, en la fijación de la política portuaria y en el control final del desarrollo de la actividad.

III

La Ley se estructura en seis títulos, seis disposiciones adicionales, dos disposiciones transitorias y cuatro disposiciones finales.

El Título preliminar recoge la nueva asunción de competencias por la Comunidad Autónoma de Canarias en materia de puertos, definiendo legalmente los puertos e instalaciones portuarias.

El Título I regula la delimitación física y jurídica de los puertos, la planificación y construcción de nuevos puertos o ampliación de los existentes y la necesaria articulación entre el planeamiento urbanístico y territorial con la planificación sectorial portuaria, estableciendo técnicas de coordinación y soluciones compartidas para resolver los ineludibles conflictos que se plantean permanentemente en la relación puerto-ciudad, y en el encuentro entre actividades urbanas y las actividades comerciales e industriales que se desarrollan en los nodos portuarios.

El Título II constituye el armazón de la Ley y supone la mayor dosis de novedad. Se ha optado por configurar el organismo gestor de los puertos autonómicos como una Entidad de Derecho Público de la Comunidad Autónoma, de las previstas en el artículo 5.1 b de la Ley de la Hacienda Pública de la Comunidad Autónoma de Canarias, dada la necesaria agilidad con que hay que operar en la toma de decisiones comerciales, pero combinando también otros aspectos públicos o funciones administrativas en el ejercicio de su actividad.

El Título III se destina a la regulación de los servicios portuarios, siguiéndose en líneas generales la ordenación existente en el Estado y en las Comunidades Autónomas, pero simplificando notablemente el abigarrado panorama normativo. De igual forma, se ha seguido la doctrina sentada en la Sentencia del Tribunal Constitucional 185/1995, de 14 de diciembre, definiendo en la Ley los elementos esenciales de las tarifas y dando cumplimiento al principio de reserva de ley relativo en materia de prestaciones patrimoniales públicas. Ahora bien, puesto que la citada Sentencia del Tribunal Constitucional permite configurar a estas prestaciones económicas de forma que incluyan una cierta rentabilidad, a fin de amortizar las inversiones realizadas y obtener un cierto rendimiento económico, que es en última instancia el objetivo que deben cubrir según la política común de transportes, la Ley se ha inclinado por introducir en la estructura tarifaria estos elementos, alejándose de la tradicional figura de las tasas que responden al coste del servicio.

El Título IV regula las concesiones y autorizaciones portuarias. No hay grandes novedades en su contenido porque la legislación reguladora del dominio público marítimo-terrestre estatal condiciona considerablemente el margen de regulación que en estas materias tienen las Comunidades Autónomas. No obstante, se introduce la necesidad de utilizar el procedimiento del concurso cuando existan varias solicitudes que recaigan sobre el mismo espacio, garantizándose así la concurrencia y la publicidad y, en última instancia, la satisfacción del interés general.

Por último, el Título V incluye un completo y exhaustivo catálogo de infracciones y sus correspondientes sanciones, constituyendo un verdadero mecanismo disuasorio de conductas que pudieran perjudicar la conservación del dominio portuario o afectar negativamente al desarrollo de las actividades que se ejecutan en el ámbito de los puertos. Se cumple, pues, sobradamente la exigencia constitucional del principio de reserva de ley, y se abordan otras cuestiones imprescindibles en la materia: prescripción, responsabilidad, medidas cautelares y de restauración del orden vulnerado, competencia para la imposición de las sanciones y su graduación. También se incluyen determinadas medidas de policía portuaria para hacer frente a contingencias que afectan a la seguridad del puerto o a la disponibilidad de las instalaciones y para garantizar el cobro de ingresos por los servicios y actividades portuarias.

Asimismo, se recoge el papel que las cofradías de pescadores tienen actualmente en los puertos e instalaciones pesqueras de la Comunidad Autónoma, así como su relevante papel en el proceso de comercialización de los productos de la pesca.

TÍTULO PRELIMINAR

Disposiciones generales

CAPÍTULO I

Objeto de la ley

Artículo 1. *Objeto de la Ley.*

Constituye el objeto de la presente Ley la determinación y clasificación de los puertos de competencia de la Comunidad Autónoma de Canarias; la regulación de su planificación, construcción, organización, gestión, régimen económico-financiero, e instrumentos de control y policía administrativa, así como de las instalaciones portuarias de su competencia.

CAPÍTULO II

De los puertos e instalaciones portuarias de Canarias

Artículo 2. *Determinación de los puertos de Canarias.*

1. Son de competencia de la Comunidad Autónoma de Canarias los puertos, infraestructuras e instalaciones portuarias que, situados en la ribera del mar, dentro de su territorio, presten o permitan la realización de operaciones de tráfico portuario, presten servicios a las actividades pesqueras, deportivas o náutico-recreativas, o bien sirvan de apoyo a urbanizaciones marítimo-terrestres, siempre que no estén declarados de interés general del Estado o, en el caso de que lo estén, cuando el Estado no realice su gestión directa y se produzca la adscripción a la Comunidad Autónoma de Canarias.

2. Es competencia de los cabildos insulares la gestión de los puertos de refugio y deportivos, salvo que se declaren por el Gobierno de Canarias de interés regional.

3. En todo caso, tendrán la consideración de puertos e instalaciones portuarias de titularidad de la Comunidad Autónoma de Canarias los que figuran en el Grupo I del anexo de la presente Ley y aquéllos que, en desarrollo de las competencias estatutarias que corresponden a la Comunidad Autónoma de Canarias, se vayan incorporando por decreto del Gobierno.

4. Deberán ser también objeto de integración en la relación de puertos de titularidad de la Comunidad Autónoma de Canarias los espacios pesqueros y los destinados a usos náuticos deportivos que sean segregados de los puertos de interés general del Estado radicados en Canarias y adscritos a la Comunidad Autónoma conforme a la legislación de Puertos del Estado y de la Marina Mercante.

5. En los puertos de Canarias que cuenten con la infraestructura adecuada, se podrán realizar operaciones comerciales, pesqueras, recreativas o deportivas, o podrán servir de refugio, avituallamiento, reparación, varada, según se establezca reglamentariamente.

Artículo 3. *Definiciones.*

A los efectos de esta Ley se considera:

1. Puerto: el conjunto de obras, infraestructuras e instalaciones, así como superficie de agua abrigada y la superficie terrestre incluida en su zona de servicio, que permiten realizar las operaciones exigidas por la flota y sus usuarios.

2. Instalación marítima: el conjunto de obras e infraestructuras que, sin llegar a disponer de los requisitos y consideración de puerto, se sitúan en el litoral y cuya construcción no exige obras de abrigo o de atraque de carácter fijo, y no supone alteración sustancial del medio físico donde se emplaza, tales como embarcaderos, varaderos, fondeaderos y otras similares.

3. Dársena: el espacio portuario de agua abrigada en el que se realizan actividades y maniobras marítimas, y que está destinado a un uso portuario predominante.

4. Instalaciones portuarias: las obras civiles de infraestructura y las de edificación o superestructura, así como las instalaciones mecánicas y redes técnicas de servicio

construidas o ubicadas en el ámbito territorial de un puerto y destinadas a realizar o facilitar el tráfico portuario.

5. Puerto deportivo: recinto de agua abrigada, natural o artificialmente, así como la superficie terrestre contigua e instalaciones y accesos terrestres, que permitan realizar las operaciones requeridas por la flota deportiva y sus usuarios con independencia de otras instalaciones portuarias.

6. Zona portuaria de uso náutico-recreativo: parte de un recinto portuario preexistente que se destina a la prestación de servicios a las embarcaciones deportivas.

Artículo 4. *Clasificación.*

1. Los puertos que regula la presente Ley se clasifican, por razón de su origen, en artificiales y naturales, según si requieren para existir la realización de obras de abrigo o no. En particular, a efectos de la presente Ley, son puertos naturales los constituidos por las aguas abrigadas por la misma disposición natural del terreno o los parcialmente abrigados que se destinan al anclaje de temporada de embarcaciones de pesca y deportivas o de recreo.

2. Los puertos, las dársenas y las instalaciones portuarias se clasifican, por razón de su uso o destino, en comerciales, industriales, pesqueros, deportivos y mixtos, según se destinen, respectivamente, de manera exclusiva o principal, a una o a varias de estas actividades.

3. A los efectos previstos en el sistema de competencias los puertos se clasifican en puertos de interés general y puertos de interés insular. Se consideran puertos de interés general de la Comunidad Autónoma de Canarias los que reúnan alguna de las siguientes circunstancias:

a) Que se realicen operaciones de tráfico interinsular de pasajeros.

b) Que sean soporte de industrias o establecimientos de importancia estratégica para la economía o el sector industrial de Canarias.

c) Que su zona de influencia comercial afecte de forma relevante a más de una isla.

d) Que sirvan de base para realizar operaciones de comercio marítimo y tráfico de pasajeros.

e) Que constituyan elementos esenciales para el sector pesquero, por sus condiciones de refugio, instalaciones o redes de comercialización.

f) Que, en general, garanticen la prestación de servicios esenciales u obligaciones de servicio público de titularidad autonómica.

4. Los puertos de interés general de la Comunidad Autónoma de Canarias se incluyen en el Grupo I del anexo de esta Ley, sin perjuicio de su actualización por decreto del Gobierno.

5. Se consideran puertos de interés insular los puertos de refugio y deportivos en el ámbito de su respectiva isla, que no reúnan las características para ser declarados de interés general. Los puertos de interés insular se incluyen en los grupos II y III del anexo de esta Ley, sin perjuicio de actualización por decreto del Gobierno.

TÍTULO I

Del régimen jurídico de los puertos de Canarias

CAPÍTULO I

Delimitación del dominio portuario canario

Artículo 5. *Pertenencias portuarias.*

1. La adscripción de los terrenos y superficies de agua necesarios para la realización de las actividades portuarias, efectuada con la aprobación del proyecto, permitirá a la Comunidad Autónoma de Canarias el otorgamiento de los títulos habilitantes y la autorización de las obras.

2. Podrán formar parte del dominio público portuario de titularidad autonómica, los terrenos e instalaciones que la consejería competente en materia de patrimonio afecte al servicio portuario.

Para los supuestos de desafectación de estos bienes, el expediente deberá incoarse a propuesta de la consejería competente en materia de puertos y su reintegración al patrimonio de la Comunidad Autónoma de Canarias.

Artículo 6. *Zona de servicio de los «Puertos Canarios».*

1. En los puertos e instalaciones portuarias de titularidad de la Comunidad Autónoma de Canarias se delimitará una zona de servicio, en la que se incluirán los espacios, superficies y lámina de agua necesarios para la ejecución de las actividades portuarias, así como los espacios de reserva que garanticen la posibilidad de desarrollo o ampliación de la actividad portuaria.

2. Corresponde a la consejería competente en materia de puertos aprobar la delimitación de la zona de servicio, con sujeción al procedimiento establecido, a los efectos de la adscripción en la legislación reguladora del dominio público marítimo-terrestre, previo informe de los municipios afectados y, en todo caso, del cabildo insular correspondiente. Asimismo, se solicitará preceptivamente informe a las consejerías competentes en materia de pesca, medio ambiente, urbanismo, turismo y transporte.

A estos efectos, los informes deberán emitirse en el plazo de dos meses desde su solicitud, transcurrido el cual se entenderá que es favorable a la delimitación proyectada, y deberán circunscribirse a los aspectos de la competencia de la Administración pública o consejería que ha de evacuar el informe.

3. Cuando la delimitación proyectada incluya bienes de titularidad privada o bienes patrimoniales de otras administraciones públicas, habrá de notificarse a los afectados para que, en el plazo de veinte días, puedan formular cuantas alegaciones consideren convenientes, previo acceso al expediente.

4. La aprobación de la delimitación de la zona de servicio lleva implícita la declaración de utilidad pública a efectos expropiatorios de los bienes de propiedad privada, así como la afectación al uso portuario de los bienes patrimoniales o de dominio público de la Comunidad Autónoma de Canarias incluidos en la zona de servicio, que sean de interés para el puerto.

5. En la resolución de aprobación de la delimitación deberán incluirse los usos previstos para las diferentes zonas del puerto, donde podrán preverse zonas destinadas a equipamientos complementarios de los usos náutico-recreativos, espacios para usos comerciales y de ocio vinculados a aquéllos. Excepcionalmente podrán preverse usos alojativos turísticos ubicados fuera de la zona de dominio público marítimo-terrestre de titularidad estatal y de la zona de servidumbre de protección. La previsión e implantación de estos usos complementarios deberá justificarse motivadamente en la delimitación de la zona de servicio y habrá de ajustarse a la ordenación territorial y urbanística y, en todo caso, a la planificación prevista en el Plan de Puertos e Instalaciones Portuarias del litoral de Canarias. La autorización excepcional de implantación de usos alojativos turísticos corresponde al Gobierno, a propuesta del titular de la consejería competente en materia de puertos, y previo informe de las consejerías competentes en materia de turismo y ordenación del territorio, del cabildo insular y de los municipios afectados.

6. Aprobada la delimitación de la zona de servicio, el texto íntegro de la resolución de aprobación se publicará en el "Boletín Oficial de Canarias".

Artículo 7. *Procedimiento de ampliación de la zona de servicio.*

La ampliación de la zona de servicio de los puertos e instalaciones portuarias de Canarias, o su delimitación por la construcción de un nuevo puerto o instalación de su titularidad, se ajustará al siguiente procedimiento:

a) Corresponderá a la consejería competente en materia de puertos la aprobación del pertinente proyecto y, en su caso, de los estudios complementarios, previo el trámite de cooperación administrativa previsto en el artículo 6.2 de esta Ley.

b) Antes de la aprobación definitiva del proyecto, se remitirá al organismo competente en materia de costas para la emisión del preceptivo informe sobre el nuevo dominio público adscrito y las medidas necesarias de protección de dicho dominio.

c) En cualquier caso, la aprobación definitiva de los proyectos llevará implícita la adscripción del dominio público en donde se emplacen las obras y la delimitación de la nueva zona de servicio.

CAPÍTULO II

Planificación y construcción de los puertos

Sección 1.ª Del plan de puertos e instalaciones portuarias

Artículo 8. *Planificación portuaria.*

1. El Plan de Puertos e Instalaciones Portuarias del litoral de Canarias, que constituye el instrumento normativo de la política sectorial, deberá contener las previsiones, objetivos, prioridades, criterios de definición del modelo de la oferta de equipamientos y servicios al sector portuario, criterios medioambientales, territoriales y urbanísticos, y la ordenación de las distintas instalaciones y obras portuarias.

La programación y construcción de dichas obras requiere previamente su inclusión en el Plan de Puertos e Instalaciones Portuarias.

2. El Plan de Puertos e Instalaciones Portuarias tendrá la consideración de Plan Territorial Especial, y su tramitación y aprobación se someterá a lo previsto en la presente Ley y, en todo caso, en la normativa reguladora de la ordenación del territorio de Canarias.

3. La consejería competente en materia de puertos podrá, no obstante, ejecutar obras no incluidas en el Plan de Puertos e Instalaciones Portuarias, en casos de reconocida urgencia o de excepcional interés público, debidamente apreciados por el Gobierno de Canarias, a propuesta del Consejero con competencia en materia de puertos.

Una vez adoptada la decisión de ejecutar dichas obras, deberá iniciarse el procedimiento de revisión o modificación del planeamiento urbanístico a fin de incluir las obras entre sus determinaciones. En todo caso será preceptivo evacuar el trámite de consulta establecido en el artículo 11 del Decreto Legislativo 1/2000.

Artículo 9. *Determinaciones del Plan.*

El Plan de Puertos e Instalaciones Portuarias, contendrá las siguientes determinaciones:

a) Fijación de los objetivos y establecimiento de prioridades entre ellos.

b) Definición de los criterios aplicables al modelo de oferta de equipamientos y servicios al sector portuario, así como a la programación, proyecto y construcción de los elementos que componen el sistema portuario, su cuantificación, adecuación al medio ambiente, establecimiento de niveles de exigencias técnicas, de diseño y de calidad de los proyectos, proporcionalidad de las inversiones durante el período de vigencia del Plan, y cualquier otro que pudiera establecerse.

c) Descripción y análisis de los puertos en relación con la oferta de instalaciones portuarias, con el sistema portuario, con el modelo territorial y las principales variables socioeconómicas.

d) Análisis de las relaciones entre la planificación portuaria y el planeamiento territorial y urbanístico, así como la propuesta de medidas que aseguren la coordinación entre ambos planeamientos.

e) Justificación de la alternativa escogida entre las distintas opciones consideradas, teniendo en cuenta su idoneidad desde el punto de vista sectorial y su incidencia sobre la estructura territorial y el medio ambiente.

f) Cumplimiento de las exigencias en materia de medio ambiente, en la planificación, concepción y ejecución de las obras incluidas en el Plan.

g) Determinación de los medios económicos necesarios para el desarrollo y ejecución del Plan.

h) Criterios sobre la viabilidad económico-financiera de la gestión del puerto.

i) Requisitos que han de reunir las instalaciones portuarias para conseguir un emplazamiento óptimo.

j) Definición de los criterios para la revisión del Plan.

k) Justificación de haber obtenido de la Administración General del Estado el correspondiente informe para la adscripción de los nuevos espacios de dominio público marítimo-terrestre, en su caso.

l) Análisis indicativo de la demanda de embarcaciones, puntos de amarres y previsiones de su evolución.

m) Efectos, análisis y relación del desarrollo del Plan de Puertos e Instalaciones Portuarias con el turismo.

Artículo 10. *Documentación del Plan.*

El Plan de Puertos e Instalaciones Portuarias está integrado por los siguientes documentos:

a) Memoria, con la información básica y los estudios necesarios, donde se analizarán las distintas opciones consideradas, y se justificará el modelo elegido y su incidencia sobre la estructura territorial y el medio ambiente.

b) Documentación gráfica, en la que deberán constar los planos de información, estudios de planeamiento, proyectos y otros estudios complementarios, que habrán de reflejar la situación del territorio, sus características naturales y usos del suelo, infraestructuras y servicios existentes.

c) Normas sobre el uso del dominio portuario y los servicios a prestar en sus instalaciones.

d) Estudio económico-financiero, que contendrá la evaluación económica de la ejecución de las obras.

e) Programa de actuaciones para el desarrollo del Plan, estructurado como mínimo en un programa cuatrienal, en donde deberá determinarse los objetivos, directrices, estrategia, las previsiones específicas de la realización de las obras y plazos a los que han de ajustarse las actuaciones previstas.

f) Evaluación ambiental estratégica del Plan, de acuerdo con las Directivas europeas.

g) Conjunto de indicadores para el seguimiento del Plan.

Artículo 11. *Procedimiento de aprobación.*

1. La elaboración y aprobación del Plan de Puertos e Instalaciones Portuarias, se ajustará al siguiente procedimiento:

a) Corresponde a la consejería competente en materia de puertos la formulación de un avance del Plan en donde se recojan las previsiones, objetivos, prioridades y relación e integración en el entorno de las infraestructuras a acometer, así como las causas que justifiquen su elaboración.

b) El avance del Plan será sometido a informes de las consejerías competentes en materia de turismo, transporte y hacienda, cabildos insulares, municipios y organismos públicos afectados por las actuaciones, a fin de que puedan formular las observaciones y sugerencias que consideren convenientes durante el plazo de un mes.

Simultáneamente, y por igual plazo, se someterá a información pública mediante inserción del anuncio en el "Boletín Oficial de Canarias" y en dos de los diarios de mayor difusión.

c) Asimismo, se dará traslado del avance del Plan a las corporaciones de Derecho Público y entidades que representen intereses de los usuarios a fin de que, por igual plazo, puedan realizar las observaciones que consideren oportunas.

d) La consejería competente en materia de puertos procederá a aprobar inicialmente el proyecto de Plan, con las modificaciones procedentes, a la vista de las observaciones y sugerencias emitidas, sometiéndolo de nuevo a información pública por el plazo de un mes mediante inserción del anuncio en el "Boletín Oficial de Canarias" y en uno de los diarios de mayor difusión.

e) De forma simultánea y por igual plazo, el proyecto del Plan se remitirá al cabildo insular y al o los ayuntamientos afectados con el fin de evacuar el trámite de consulta

interadministrativa regulado en el artículo 11 del Decreto Legislativo 1/2000, de 8 de mayo, por el que se aprueba el Texto Refundido de las Leyes de Ordenación del Territorio y de Espacios Naturales de Canarias.

En caso de que el trazado no se realice o de que las corporaciones consultadas se pronuncien negativamente sobre el proyecto del Plan, éste no podrá ser aprobado provisionalmente, debiendo efectuarse las consultas necesarias con el cabildo insular y/o con el o los ayuntamientos afectados, a fin de llegar a un acuerdo expreso sobre el contenido del mismo.

De persistir el desacuerdo, durante un periodo de seis meses, contados a partir del pronunciamiento negativo de las corporaciones consultadas, corresponderá al Gobierno de Canarias informar con carácter vinculante.

f) Tras el resultado del trámite de información pública y de consulta interadministrativa y, en su caso, con las modificaciones que procedieran, la consejería competente en materia de puertos lo aprobará provisionalmente y procederá a elevar al Gobierno de Canarias el proyecto del Plan, junto con los informes y demás documentos del expediente, así como con el informe presupuestario emitido por la consejería competente en materia de hacienda, para su aprobación definitiva.

g) Aprobado por el Gobierno, el Plan será remitido al Parlamento para su examen y pronunciamiento.

2. El Plan de Puertos e Instalaciones Portuarias de Canarias se someterá, antes de su aprobación por el Gobierno de Canarias, a informe del ministerio con competencia en materia de costas a los efectos previstos en la Ley de Costas. Asimismo, si dicho plan reuniera el grado de detalle suficiente en relación con la construcción de nuevos puertos o la ampliación o modificación de los existentes, el ministerio con competencia en materia de costas podrá emitir también en este momento el informe de adscripción demanial previsto en el artículo 49.2 de la Ley de Costas.

Sección 2.ª Instrumentos de articulación entre el planeamiento urbanístico y el planeamiento portuario

Artículo 12. *Colaboración y cooperación entre las administraciones públicas afectadas.*

La Comunidad Autónoma de Canarias, los cabildos insulares y los municipios tendrán los deberes de recíproca coordinación de sus actuaciones con incidencia en el modelo de ordenación territorial, así como los deberes de información y colaboración mutuas sobre las iniciativas y proyectos pertinentes, debiéndose sujetar esta actuación a lo dispuesto en el Texto Refundido de las Leyes de Ordenación del Territorio de Canarias y de Espacios Naturales de Canarias.

Artículo 13. *Mecanismos de coordinación.*

1. La aprobación, modificación o revisión de los instrumentos de ordenación y planificación urbanística que incidan directamente sobre los puertos e instalaciones portuarias y marítimas reguladas en esta Ley, requieren el informe favorable de la consejería competente en materia de puertos.

2. A los efectos de dar cumplimiento al mandato establecido en el número anterior, el órgano competente para otorgar la aprobación inicial del planeamiento urbanístico deberá enviar, con anterioridad a dicha aprobación, el contenido del proyecto a la consejería competente en materia de puertos para que ésta emita, en el plazo de un mes, informe comprensivo de las sugerencias y observaciones que estime convenientes. Este informe se estimará favorable caso de no emitirse.

3. Concluida la tramitación del instrumento urbanístico de que se trate, e inmediatamente antes de su aprobación definitiva, la Administración pública urbanística competente dará traslado a la consejería con competencia en materia de puertos para que, en el plazo de dos meses, remita el informe vinculante sobre los aspectos y determinaciones de aquél que incidan sobre el dominio portuario, y las actuaciones previstas a realizar en su zona de servicio.

Artículo 14. *Ordenación territorial y urbanística de los puertos.*

1. Los Planes Insulares de Ordenación del Territorio deberán incluir la estructura y la localización de las infraestructuras portuarias de titularidad autonómica.

2. Los instrumentos generales de ordenación, en su caso, deberán incluir entre sus previsiones las necesarias para regular la zona de servicio, sin que sus determinaciones impidan el ejercicio de las competencias de explotación portuaria. En los supuestos en que se desarrollen actividades comerciales o industriales en la zona de servicio, el planeamiento general deberá desarrollarse a través de un Plan Especial de Ordenación.

3. La calificación urbanística por el planeamiento general de los terrenos incluidos en la zona de servicio deberá ser acorde con la finalidad de la explotación portuaria, sin que pueda introducir calificaciones que menoscaben o impidan las operaciones de tráfico portuario.

Artículo 15. *Relaciones entre el planeamiento territorial y urbanístico y la planificación portuaria.*

1. Las determinaciones del Plan de Puertos e Instalaciones Portuarias, como Plan Territorial Especial, se ajustarán a las determinaciones de las Directrices de Ordenación y de los Planes Insulares vigentes al tiempo de su formulación, especial en la elección de emplazamiento y comunicaciones.

2. El Plan de Puertos e Instalaciones Portuarias prevalecerá en todo caso sobre la ordenación urbanística municipal en los aspectos relativos a la protección del dominio portuario, elección de emplazamiento y sistema de comunicaciones.

3. La aprobación del Plan de Puertos e Instalaciones Portuarias implicará, en su caso, la revisión o modificación de los instrumentos de planeamiento urbanístico municipal, con el fin de integrar entre las determinaciones de los planes de ordenación urbana las nuevas actuaciones y obras previstas en el Plan de Puertos e Instalaciones Portuarias.

El acuerdo de modificación o revisión deberá adoptarse en el plazo máximo de un año, a contar desde la aprobación del Plan de Puertos e Instalaciones Portuarias o en el fijado en el propio Plan.

4. En las islas donde no hubiera Plan Insular aprobado, así como en los municipios que carecieran de planeamiento urbanístico general, la aprobación del Plan de Puertos e Instalaciones Portuarias comportará la inclusión de sus determinaciones en los instrumentos de planeamiento urbanístico que se elaboren con posterioridad.

Sección 3.ª Planeamiento urbanístico y construcción de los puertos

Artículo 16. *Proyectos de construcción de nuevos puertos o instalaciones portuarias.*

1. La construcción de un nuevo puerto o de una nueva instalación portuaria exigirá la aprobación del correspondiente proyecto y de los estudios complementarios por la consejería competente en materia de puertos.

2. Previamente habrá de elaborarse un proyecto básico o anteproyecto que deberá definir en sus rasgos esenciales la solución técnica adoptada, la definición de la obra y su emplazamiento, que se someterá al correspondiente procedimiento de evaluación de impacto ambiental, de acuerdo con la legislación aplicable.

3. En los supuestos de que los nuevos puertos o instalaciones portuarias no estén incluidos en el Plan Territorial Especial a que se refiere el artículo 8.1, ni aparezcan recogidos en las determinaciones del planeamiento territorial y urbanístico, la aprobación de los proyectos de construcción requerirá la previa revisión o modificación de aquél.

Artículo 17. *Proyectos de ampliación de puertos e instalaciones portuarias.*

1. La realización de nuevas obras de infraestructura portuaria y la ampliación de los puertos e instalaciones portuarias, exigirá la redacción y aprobación del correspondiente proyecto y de los estudios complementarios por la consejería competente en materia de puertos.

2. Los proyectos de ampliación que modifiquen sustancialmente la configuración y los límites exteriores de los puertos o instalaciones portuarias, deberán incluir un estudio de

impacto ambiental, y se sujetarán al procedimiento de declaración de impacto ambiental cuando sean susceptibles de modificar o alterar el medio ambiente o el espacio litoral. Asimismo, la construcción de nuevos diques estará sujeta al procedimiento de evaluación de impacto ambiental que le corresponda.

Artículo 18. *Competencias urbanísticas y construcción de nuevos puertos o ampliación de instalaciones portuarias.*

1. Los proyectos de construcción o ampliación de los puertos e instalaciones de titularidad de la Comunidad Autónoma de Canarias deberán someterse, antes de su aprobación por la consejería competente en materia de puertos, al informe preceptivo de los cabildos y ayuntamientos afectados, a fin de que éstos formulen cuantas observaciones estimen convenientes sobre los aspectos de su competencia.

2. Si los cabildos o ayuntamientos afectados emitieran un informe desfavorable y la construcción del nuevo puerto o ampliación de las instalaciones y puertos existentes no estuviera prevista en el Plan Insular de Ordenación del Territorio o en el planeamiento municipal, se abrirá un período de consultas, a fin de lograr un acuerdo entre las administraciones públicas afectadas.

Transcurrido el plazo de tres meses, si persistiera dicho desacuerdo, el Gobierno, vista la propuesta y oídos los cabildos y/o ayuntamientos afectados adoptará la resolución que proceda. En su caso, la correspondiente aprobación del proyecto implicará la necesidad de adaptación del planeamiento territorial y urbanístico a fin de incluirlo entre sus determinaciones.

Artículo 19. *Efectos de la aprobación de los proyectos de construcción o ampliación de puertos e instalaciones portuarias.*

1. La aprobación de los proyectos básicos llevará implícita la declaración de utilidad pública y la necesidad de ocupación de los bienes y adquisición de derechos, a los fines de expropiación forzosa y ocupación temporal.

A tal efecto, en el proyecto deberá figurar la relación concreta e individualizada de los bienes y derechos afectados, no incluidos en el dominio público portuario, con su descripción material.

2. La declaración de utilidad pública y la necesidad de ocupación se referirá también a los bienes y derechos comprendidos en el replanteo del proyecto y en las modificaciones de obras que puedan aprobarse posteriormente por el órgano competente para la aprobación del proyecto original, con los mismos requisitos señalados en el número anterior.

Artículo 20. *Ejecución de obras en la zona de servicio de los puertos de Canarias.*

1. Las obras de infraestructura portuaria y aquellas obras públicas de gran envergadura que afecten a la localización del puerto o a su conexión con la red viaria y los sistemas generales de comunicaciones, deberán adaptarse al Plan Territorial Especial de ordenación del espacio portuario, y no estarán sujetas a control preventivo municipal por constituir obras públicas de interés general.

No obstante, «Puertos Canarios» deberá recabar del municipio en el que se localice la zona de servicio un informe preceptivo sobre la adecuación de las obras proyectadas al planeamiento urbanístico, de conformidad con lo establecido en el artículo 14 de esta Ley, y sin perjuicio de lo dispuesto en el Texto Refundido de las Leyes de Ordenación del Territorio de Canarias y de Espacios Naturales de Canarias.

2. En ningún caso procederá la suspensión, por los órganos urbanísticos competentes, de la ejecución de las obras realizadas directamente por la Administración Pública autonómica en los puertos canarios, cuando éstas se ajusten al planeamiento urbanístico que resulte de aplicación.

3. Las obras que se realicen sobre el lecho del mar territorial o en aguas interiores no estarán sometidas a los actos de control preventivo municipal.

4. Las obras que los particulares debidamente autorizados realicen sobre los espacios portuarios se ajustarán a lo establecido en la legislación urbanística y en la legislación de régimen local que resulte aplicable.

TÍTULO II

De la organización portuaria de Canarias

CAPÍTULO I

De la entidad «Puertos Canarios»

Artículo 21. *Creación, extinción y régimen jurídico de la entidad «Puertos Canarios».*

1. Se crea la entidad «Puertos Canarios» con personalidad jurídico-pública y patrimonio propio, independiente del de la Comunidad Autónoma de Canarias, adscrita a la consejería competente en materia de puertos, constituyendo una entidad de las previstas en el artículo 5.1 b) de la Ley 7/1984, de 11 de diciembre, de la Hacienda Pública de la Comunidad Autónoma de Canarias, que realizará las funciones y gestionará los servicios que, en materia de puertos, le sean atribuidas por esta Ley y por el ordenamiento jurídico que le resulte de aplicación.

2. La entidad «Puertos Canarios» ajustará sus actividades y régimen de funcionamiento al ordenamiento jurídico-privado, salvo en el ejercicio de las funciones de poder público que el ordenamiento le atribuya, en especial las relativas a concesiones y régimen de utilización del dominio público portuario, procedimiento sancionador, medidas de policía portuaria y, en general las referidas a las actividades de limitación, intervención y control, y se regirá por lo dispuesto en esta Ley, en la legislación reguladora de la Hacienda Pública de la Comunidad Autónoma de Canarias y en la Ley de Presupuestos Generales de la Comunidad Autónoma, así como por lo establecido en las normas que las desarrollen y por cuantas otras le resulten de aplicación.

3. En la contratación y enajenaciones o adquisiciones patrimoniales habrá de someterse, en todo caso, a los principios de publicidad, concurrencia y salvaguarda del interés público.

4. La entidad «Puertos Canarios» se extinguirá por Ley.

CAPÍTULO II

Competencias y funciones

Artículo 22. *Competencias.*

Corresponde a «Puertos Canarios» la planificación, explotación y gestión del sistema portuario de titularidad de la Comunidad Autónoma de Canarias, y específicamente:

a) La realización, autorización, fomento y control de las operaciones marítimas y terrestres relacionadas con el tráfico portuario.

b) La ordenación de la zona de servicio de los puertos en coordinación con las administraciones y órganos competentes en materia de ordenación del territorio y urbanismo.

c) Planificación, proyecto, construcción, conservación y explotación de las obras de la zona de servicio de los puertos.

d) La gestión del dominio público portuario que se le adscriba y el que pudiera afectar la Comunidad Autónoma de Canarias.

e) La coordinación de las operaciones de los distintos modos de transporte en el espacio portuario.

f) La coordinación e inspección del funcionamiento de las instalaciones marítimo-portuarias cuya gestión se hubiere delegado a otros organismos o entidades públicas.

g) La optimización de la gestión económica y rentabilización del patrimonio y de los recursos que tenga asignados.

h) El control, en su caso, sobre la gestión y explotación de los puertos de su competencia.

Artículo 23. *Funciones de «Puertos Canarios».*

1. Para el ejercicio de sus competencias, «Puertos Canarios» tendrá las siguientes funciones:

a) Gestionar, administrar y controlar los servicios portuarios.
b) Coordinar la actuación de los diferentes servicios autonómicos dentro de la zona de servicio de los puertos.
c) Ordenar los usos de la zona de servicio de los puertos, y planificar y programar su desarrollo futuro.
d) Proyectar y ejecutar las obras necesarias en el marco de los planes y programas aprobados.
e) Aprobar técnicamente los proyectos de inversión que estén incluidos en la programación aprobada.
f) Otorgar las concesiones y autorizaciones para ocupación del dominio público y cuantos títulos resulten necesarios para la prestación de los servicios portuarios.
g) Recaudar los ingresos públicos y las tarifas por las concesiones y autorizaciones otorgadas y por los servicios portuarios prestados.
h) Aplicar el régimen sancionador y adoptar cuantas medidas sean necesarias para la protección y adecuada gestión del dominio público portuario.
i) Cuantas sean necesarias para el ejercicio de sus competencias y estén previstas en esta Ley u otras leyes.
j) Velar porque la actividad portuaria y los valores de calidad medioambiental fueran compatibles.

2. Las funciones de policía especial sobre el dominio público portuario adscrito o de titularidad de la Comunidad Autónoma de Canarias, así como sobre los servicios portuarios, serán ejercidas por el personal de «Puertos Canarios», a quienes esta entidad atribuya el ejercicio de dicha función en la zona de servicio, de conformidad con las órdenes y directrices impartidas por el director gerente, según lo dispuesto en el artículo 28 de esta Ley.
3. Quienes desempeñen las funciones de policía especial a que se refiere el número anterior tendrán el carácter de agentes de la autoridad. Para el desarrollo de estas actividades, el personal autorizado podrá acceder, sin necesidad de consentimiento previo de su titular, a las instalaciones, barcos o plataformas situados dentro de la zona de servicio de los puertos e instalaciones portuarias de competencia de la Comunidad Autónoma de Canarias, salvo que tuvieran la consideración legal de domicilio, en cuyo caso, la labor de policía e inspección deberá ajustarse a las reglas que garantizan su inviolabilidad.

CAPÍTULO III

Órganos

Artículo 24. *Órganos de gobierno, gestión y asesoramiento.*

1. Los órganos de gobierno de «Puertos Canarios» son los siguientes:

a) El Consejo de Administración.
b) El presidente.

2. Los órganos de gestión son:

a) El director gerente.
b) Los directores insulares, en su caso.

3. El órgano de asesoramiento es el Consejo Asesor.

Artículo 25. *Del Consejo de Administración.*

1. El Consejo de Administración es el máximo órgano de gobierno de la entidad, y estará integrado por los siguientes miembros:

a) El presidente, que será el consejero competente en materia de puertos.
b) Trece vocales designados por el Gobierno de Canarias, a propuesta de la consejería competente en materia de puertos, teniendo en cuenta los departamentos afectados por las actividades a desarrollar en el ámbito portuario.

c) Siete vocales designados por el consejero competente en materia de puertos, en representación de cada una de las islas en las que radique algún puerto de interés general de la Comunidad Autónoma, o puertos deportivos o de refugio gestionados por el ente público «Puertos Canarios», propuestos por los cabildos insulares.

d) Dos vocales nombrados por el consejero competente en materia de puertos, a propuesta de la asociación de municipios de Canarias más representativa, de entre aquéllos en cuyos términos se encuentren situados puertos o instalaciones portuarias de titularidad de la Comunidad Autónoma de Canarias.

e) Dos vocales nombrados por el consejero competente en materia de puertos, a propuesta del Consejo Asesor de entre sus miembros.

f) Cuatro vocales designados por las organizaciones empresariales más representativas, de entre sus asociados en el ámbito portuario.

2. Corresponde al consejo de administración:

a) Elaborar y formular los anteproyectos de presupuestos y los planes de empresa, en su caso.

b) Proponer la fijación y revisión de cánones, ingresos públicos y tarifas para su aprobación.

c) Otorgar los títulos jurídicos, concesiones y autorizaciones para la ocupación del dominio público portuario, con derecho a la utilización de las instalaciones portuarias, así como para la prestación de servicios portuarios o para el ejercicio de actividades comerciales e industriales en la zona de servicio de los puertos.

d) Autorizar las inversiones y operaciones financieras de la entidad, incluidas la constitución y participación en sociedades mercantiles, sin perjuicio de las autorizaciones que legalmente correspondan al Gobierno de Canarias o al consejero competente en materia de hacienda y presupuestos.

e) Aprobar el balance, cuenta de pérdidas y ganancias, memoria explicativa de la gestión anual y el plan de empresa.

f) Elaborar la relación de puestos de trabajo del personal a su servicio, que será aprobada por el Consejo de Gobierno.

g) Aprobar la retribución de su personal.

h) Proponer las reglas de funcionamiento del propio consejo, en lo relativo a convocatorias, reuniones, constitución, adopción de acuerdos, funciones del secretario del consejo y régimen económico de este.

i) Ejercer las facultades de policía sobre el dominio público y servicios portuarios que le atribuye esta ley.

j) Acordar lo conveniente sobre el ejercicio de las acciones y recursos que correspondan a la entidad en defensa de sus intereses ante los tribunales de justicia de cualquier orden, grado o jurisdicción.

k) Realizar cuantos actos de gestión, disposición y administración de su patrimonio propio se considere necesario.

l) Favorecer la libre competencia y velar para que no se produzcan situaciones de monopolio en la prestación de los distintos servicios portuarios.

m) Ejercer las demás funciones de “Puertos Canarios”, establecidas en el artículo 23, no atribuidas a otros órganos de gobierno o de gestión y no reseñadas en los apartados anteriores.

3. Los nombramientos de los miembros del Consejo de Administración tendrán una duración de cuatro años, salvo por cese, a propuesta del órgano que los propuso, o renuncia.

4. No podrán formar parte del Consejo de Administración:

a) Los propietarios, socios, consejeros, directores, gerentes, cargos de confianza, o directivos en general de sociedades o empresas que presten servicios o desarrollen actividades en el puerto, cuya concesión, autorización o contratación sea competencia o corresponda suscribir a «Puertos Canarios» o a las entidades locales de Canarias que tengan atribuida su gestión, salvo que ostenten un cargo de representación empresarial electivo de ámbito estatal, autonómico o local.

b) Todos aquellos que tengan participación o interés directo en empresas o entidades que realicen o tengan presentadas ofertas para la realización en el puerto de obras y suministros o de cualquier actividad que genere a «Puertos Canarios» o a las entidades locales de Canarias que tengan atribuida su gestión gastos relevantes, salvo que se trate de entidades o corporaciones de Derecho Público o que ostenten un cargo de representación empresarial electivo de ámbito estatal, autonómico o local.

c) Los que se hallen incursos en incompatibilidad, con arreglo a la legislación aplicable.

d) Las personas que no ostenten la condición de ciudadano de la Unión Europea.

5. El Consejo de Administración designará, a propuesta de su presidente, un secretario que, si no fuera miembro de aquél, asistirá a sus reuniones con voz pero sin voto. Asimismo, podrán asistir a las reuniones del Consejo de Administración todas aquellas personas que fueran especialmente invitadas por su presidente o que hubieran de participar en los debates por su experiencia o conocimiento de los asuntos a tratar.

6. Reglamentariamente se establecerá el funcionamiento y régimen de adopción de los acuerdos del Consejo de Administración, sin perjuicio de la aplicación inmediata de la legislación básica, así como las funciones de secretario del Consejo y su régimen económico.

Artículo 26. *Del presidente.*

Corresponde al presidente:

a) Representar a la entidad.

b) Convocar, presidir y levantar las sesiones, fijar el orden del día, dirigir las deliberaciones y dirimir, con su voto de calidad, los empates.

c) Velar por el cumplimiento de los acuerdos adoptados.

d) Dictar las instrucciones necesarias para el mejor cumplimiento de los fines de la entidad.

e) Decidir todas las cuestiones no reservadas expresamente al Consejo de Administración u otro órgano de la entidad, dando cuenta posteriormente al Consejo de Administración.

f) Ejercer las facultades que el Consejo de Administración delegue expresamente en él.

g) Actuar como órgano de contratación, con todas las facultades inherentes, en cuanto sea necesario para la consecución de los fines de “Puertos Canarios”, sin perjuicio de las competencias atribuidas al director gerente en esta materia.

Artículo 27. *Del vicepresidente y del secretario.*

1. El vicepresidente, que será elegido por el Consejo de Administración de entre sus miembros, sustituirá al presidente en caso de vacante, ausencia o enfermedad, llevando a cabo todas las gestiones y funciones que en él deleguen el presidente o el Consejo de Administración.

2. El secretario del Consejo de Administración levantará las correspondientes actas de las sesiones y extenderá las certificaciones de los acuerdos adoptados, autorizando ambas con su firma.

Artículo 28. *Del director gerente.*

1. El director gerente será nombrado y separado por el consejero competente en materia de puertos, a propuesta del Consejo de Administración, entre personas con titulación superior y reconocida experiencia en técnicas y gestión de infraestructuras o servicios.

2. Corresponden al director gerente las siguientes funciones:

a) La gestión ordinaria de la entidad y de sus servicios, así como la dirección técnica de los puertos e instalaciones portuarias. Se incluye en esta facultad la adopción de las medidas necesarias que exija la buena marcha de la explotación portuaria.

b) Informar preceptivamente las autorizaciones y concesiones, elaborando los estudios e informes técnicos sobre los proyectos y propuestas de actividades que sirvan de base a las mismas.

c) La aprobación técnica de los proyectos de obras a ejecutar por “Puertos Canarios”.

d) Dirigir los diferentes servicios para lograr un mejor funcionamiento y eficiencia de los mismos.

e) El informe previo de los asuntos que deban ser sometidos al consejo de administración.

f) La incoación y tramitación de los expedientes administrativos cuando no esté atribuida esta facultad expresamente a otro órgano.

g) Disponer los gastos que estén legalmente autorizados por el consejo de administración y ordenar, mancomunadamente con el presidente o vicepresidente, los pagos o movimientos de fondos.

h) Convocar y resolver los procesos de selección y admisión del personal no funcionario del ente, y formalizar su contratación de acuerdo con las previsiones de la relación de puestos de trabajo aprobada, así como cualesquiera otras funciones en materia de personal no atribuidas a otros órganos de “Puertos Canarios”.

i) Gestionar, administrar y recaudar tarifas, ingresos públicos y cánones.

3. Sin perjuicio de las órdenes e instrucciones que pudiera impartir el presidente de «Puertos Canarios», la jefatura inmediata y directa de todos los servicios de vigilancia y policía en la zona de servicio de los puertos de competencia de la Comunidad Autónoma de Canarias será ejercida por el director gerente de «Puertos Canarios».

Artículo 29. *De los directores insulares.*

1. En las islas donde existan puertos con tráfico interinsular de pasajeros y mercancías, podrá existir un director insular que realizará la dirección más inmediata, bajo la superior autoridad del director gerente y presidente de «Puertos Canarios».

2. Los directores insulares serán nombrados y separados por el Consejero competente en materia de puertos, oído el Consejo de Administración.

Artículo 30. *Consejo Asesor.*

1. Se constituirá un Consejo Asesor de la entidad «Puertos Canarios», como órgano de cooperación en la consecución de los objetivos que le son propios. Podrá tener secciones insulares.

2. El Consejo Asesor estará integrado por el presidente y el director gerente, y el número de vocales que se establecen a continuación:

Un miembro por cada municipio en los que se encuentre emplazado algún puerto de interés general de la Comunidad Autónoma de Canarias.

Un miembro en representación de la Federación de Cofradías de Pescadores.

Un miembro en representación de cada Cámara Oficial de Comercio, Industria y Navegación de la Comunidad Autónoma de Canarias.

Un miembro en representación de las asociaciones de puertos deportivos.

Un miembro en representación de los clubes náutico-deportivos de Canarias.

Dos miembros designados por las organizaciones empresariales más representativas.

Dos miembros designados por las organizaciones sindicales más representativas.

3. Las funciones del Consejo Asesor serán:

a) Informar sobre el anteproyecto de presupuesto de explotación y de capital de «Puertos Canarios».

b) Proponer e informar en su caso, al consejo de administración, las normas generales relativas a los servicios portuarios.

c) Informar sobre el programa de actuación, de inversión y de financiación de «Puertos Canarios».

d) Informar sobre el balance y la memoria anual de «Puertos Canarios».

e) Informar sobre la fijación de las tarifas y los cánones que aplicará «Puertos Canarios».

f) Informar sobre la constitución de consorcios.

g) Informar sobre las operaciones de crédito concertadas por la entidad.

h) Asesorar al ente en todas las cuestiones relacionadas con las actividades de «Puertos Canarios» y emitir informe sobre cualquier asunto sobre el cual sea consultado en el ámbito de sus competencias.

i) Proponer e informar en su caso con carácter previo a su adopción, las tarifas de los servicios portuarios y de los cánones que aplique o autorice “Puertos Canarios”.»

j) Informar sobre el asunto previsto en el artículo 25.2 de los apartados a), b), c) y k).

k) Informar sobre cuantas otras cuestiones le someta el propio Consejo o el presidente de «Puertos Canarios».

l) Cualquier otra que le pueda ser conferida de acuerdo con la legislación vigente.

CAPÍTULO IV

Régimen financiero, presupuestario y patrimonial

Artículo 31. *Recursos económicos.*

1. Constituyen los recursos económicos de «Puertos Canarios»:

a) Los productos y rentas de su patrimonio, así como los procedentes de la enajenación de sus activos fijos.

b) Los productos procedentes de los ingresos públicos y cánones por la utilización de los bienes de dominio público y por el otorgamiento de autorizaciones en el ámbito portuario, así como los productos de las tarifas por servicios que preste directamente.

c) Las dotaciones o subvenciones que se consignen en los presupuestos de la Comunidad Autónoma de Canarias, así como las provenientes de los fondos de la Unión Europea y el resto de subvenciones o auxilios de cualquier otro tipo que pudieran recibir de otras entidades públicas.

d) Los procedentes de los créditos, préstamos y otras operaciones financieras que puedan concertarse y que estén reflejadas en las leyes anuales de presupuestos de la Comunidad Autónoma de Canarias.

e) El producto de la aplicación del régimen sancionador establecido en la presente Ley.

f) El resto de ingresos que se le autoricen o se le atribuyan.

2. Los recursos e ingresos percibidos por «Puertos Canarios» como consecuencia de la explotación portuaria y de las tarifas por servicios, se gestionarán por los propios órganos de la entidad jurídico-pública y tienen carácter finalista, estando afectados al cumplimiento de su actividad.

Artículo 32. *Normas de recaudación.*

1. «Puertos Canarios» podrá utilizar, para garantizar la efectividad de sus débitos que tengan naturaleza de ingresos de Derecho Público, el procedimiento administrativo de apremio, a través de sus propios servicios.

Asimismo, podrá convenir con los órganos estatales y autonómicos de recaudación, la gestión recaudatoria de dichos ingresos.

2. El impago reiterado de los ingresos públicos y tarifas devengadas por la utilización, gestión y explotación de bienes o servicios portuarios, faculta a «Puertos Canarios» para suspender temporalmente la prestación del servicio a las entidades deudoras, previo requerimiento y audiencia de éstas.

La suspensión temporal del servicio no será aplicable a los supuestos en que los particulares hubieran recurrido las tarifas y las prestaciones patrimoniales públicas y hubieran obtenido la suspensión de su efectividad por el órgano competente, en la forma legalmente establecida.

Artículo 33. *Patrimonio de «Puertos Canarios».*

1. El patrimonio de «Puertos Canarios» estará constituido por el conjunto de bienes y derechos que la Comunidad Autónoma de Canarias le atribuya como propios, los que adquiera en el futuro por cualquier título o le sean cedidos o donados por cualquier persona o entidad, así como por aquellos que se le adscriban por el Estado o la Comunidad Autónoma de Canarias y los procedentes de la reversión de las concesiones o cesiones.

2. Dicho patrimonio se regirá por lo dispuesto en la legislación reguladora del patrimonio de la Comunidad Autónoma de Canarias, con las singularidades establecidas en la presente Ley.

3. El Consejo de Administración podrá acordar el desguace y, en su caso, proponer la enajenación del material inservible e instalaciones no fijas inútiles para el servicio portuario, que se realizará de conformidad con lo establecido en la normativa reguladora del patrimonio de la Comunidad Autónoma de Canarias. Los rendimientos obtenidos en la enajenación se reintegrarán a «Puertos Canarios» mediante el reconocimiento presupuestario de la correspondiente partida en los ingresos de la entidad.

Artículo 34. *Régimen presupuestario y de control.*

1. «Puertos Canarios» elaborará anualmente un anteproyecto de presupuestos de explotación y capital y del Programa de Actuación, Inversiones y Financiación, que se ajustará a los objetivos anuales que establezca la consejería competente en materia de puertos del Gobierno de Canarias, con el contenido y documentos establecidos en la normativa reguladora de la Hacienda Pública de la Comunidad Autónoma de Canarias, que será remitido a la consejería competente en materia presupuestaria y de gasto público, a los efectos de su elevación al Gobierno de Canarias, para su incorporación al anteproyecto de ley de Presupuestos Generales de la Comunidad Autónoma.

2. Igualmente elaborará un Plan de Empresa de vigencia cuatrienal, adaptado al Plan de Puertos de Canarias, que fijará los objetivos que la entidad se proponga alcanzar en cumplimiento de las directrices de la consejería competente en materia de puertos. A estos efectos, deberá remitir a dicha consejería el Plan de Empresa para su ratificación o subsanación, en su caso.

3. «Puertos Canarios» ajustará su contabilidad a las disposiciones del Código de Comercio, a las del Plan General de Contabilidad y a las demás que resulten de aplicación, sin perjuicio de las obligaciones a que se refiere la Ley de la Hacienda Pública de la Comunidad Autónoma de Canarias y el Texto Refundido de la Ley General Presupuestaria.

4. El régimen de control de las actividades económicas y financieras de «Puertos Canarios» se ejercerá de conformidad con lo establecido en la normativa reguladora de la Hacienda Pública de la Comunidad Autónoma de Canarias.

5. El ejercicio social se computará por períodos anuales, comenzando el día 1 del mes de enero de cada año.

6. La cuenta de pérdidas y ganancias, la propuesta de aplicación de resultados, el balance y la memoria justificativa de cada ejercicio económico habrán de ser aprobados por el Consejo de Administración antes de finalizar el primer semestre del siguiente año.

7. Las modificaciones internas de los presupuestos que no incrementen la cuantía total del mismo y sean consecuencia de las necesidades acaecidas durante el ejercicio, serán aprobadas por el Consejo de Administración.

8. Las modificaciones internas de los presupuestos de «Puertos Canarios» que afecten a las aportaciones finalistas realizadas por la Comunidad Autónoma de Canarias o las administraciones públicas de ella dependientes deberán ser autorizadas por los órganos competentes del Gobierno de Canarias, en los términos previstos en la legislación reguladora de la Hacienda Pública de Canarias.

Artículo 35. *Régimen tributario.*

«Puertos Canarios» está sometido al mismo régimen tributario que corresponde a la Comunidad Autónoma de Canarias, gozando de idénticas exenciones y beneficios fiscales.

Artículo 36. *Recursos contra sus actos.*

1. Los actos dictados por el Consejo de Administración o el presidente de «Puertos Canarios» sujetos al Derecho administrativo agotan la vía administrativa y serán recurribles en vía contencioso-administrativa ante los órganos de esta jurisdicción, en las condiciones y plazos establecidos en la Ley reguladora de la jurisdicción contencioso-administrativa.

2. Las impugnaciones y reclamaciones sobre la efectividad y aplicación de los cánones y demás ingresos de Derecho Público se ajustarán a lo establecido en la legislación reguladora de las reclamaciones económico-administrativas.

3. Los actos dictados por el director gerente sujetos al Derecho administrativo serán recurribles, en su caso, ante el presidente de «Puertos Canarios».

4. Los actos sujetos al Derecho Privado se dilucidarán ante la jurisdicción civil o laboral que proceda, previa reclamación ante el Consejo de Administración, en los términos establecidos en la legislación básica del procedimiento administrativo común.

CAPÍTULO V

Régimen de personal

Artículo 37. *Del personal de «Puertos Canarios».*

1. El personal de «Puertos Canarios» estará vinculado a la entidad por una relación sometida a las normas de Derecho Laboral, salvo las plazas que en atención a la naturaleza de sus funciones o contenido queden reservadas al personal funcionario.

2. La selección se realizará atendiendo a los principios de publicidad, igualdad, mérito y capacidad.

3. Su régimen de retribuciones se ajustará al establecido con carácter general para el personal del sector público de la Comunidad Autónoma de Canarias.

4. El personal directivo y de confianza se regirá por su legislación específica, y su nombramiento tendrá en cuenta los criterios de competencia profesional y experiencia.

5. A todo el personal de «Puertos Canarios» le será de aplicación, según los casos, el régimen de incompatibilidades de los miembros del Gobierno y altos cargos o el régimen general de incompatibilidades del personal del sector público de la Comunidad Autónoma de Canarias.

TÍTULO III

Del régimen de prestación de los servicios en puertos de interés general

CAPÍTULO I

Definición de servicios portuarios

Artículo 38. *Servicios portuarios.*

1. Son servicios portuarios las actividades destinadas a garantizar y satisfacer las operaciones y necesidades de los tráficos marítimos, portuarios y náutico-recreativos, y a la consecución de los fines que esta Ley asigna a «Puertos Canarios», siempre que se desarrollen tales actividades en el espacio portuario.

2. A los efectos de esta Ley, los servicios que preste la entidad «Puertos Canarios» se clasificarán en generales y específicos.

3. Son servicios generales:

a) Entrada y estancia de barcos en el puerto.
b) Utilización de atraques.
c) Embarque, desembarque y transbordo de mercancías y pasajeros.
d) Servicios a la pesca marítima.
e) Servicios a las embarcaciones deportivas y de recreo.
f) Servicios de seguridad y calidad ambiental.

4. Son servicios específicos:

a) Los prestados con los elementos y maquinarias que constituyen el equipo mecánico de manipulación y transporte.

b) Los que exigen la utilización de la superficie del dominio público, edificios y locales de cualquier clase.

c) Los suministros de productos y energía.

d) Los de practicaje y asesoramiento para la realización de las maniobras necesarias para la entrada, el anclaje, los movimientos interiores o la salida de los puertos.

e) Los de utilización de remolcadores y embarcaciones auxiliares.

f) Otros servicios no enumerados anteriormente, siempre que estén especificados en las tarifas de los puertos o se presten previa aceptación del presupuesto por los peticionarios.

5. El Gobierno de Canarias determinará, conforme a las Directivas europeas de obligaciones de servicios públicos, los requisitos necesarios que garanticen la adecuada prestación de los servicios generales, señalados anteriormente.

Artículo 39. *Formas de prestación de los servicios portuarios.*

1. La prestación de los servicios portuarios podrá realizarse directamente por «Puertos Canarios», o mediante gestión indirecta por cualquier procedimiento reconocido en la legislación vigente, siempre que no implique, en este último caso, ejercicio de autoridad y el prestador del servicio hubiese obtenido, de la consejería competente en materia de puertos, el correspondiente título que les faculte para ello.

2. Cuando la gestión indirecta del servicio precise el otorgamiento de concesión o autorización de ocupación del dominio público portuario, ambas relaciones serán objeto de expediente único, y su eficacia quedará vinculada recíprocamente.

3. Para el otorgamiento de los preceptivos títulos que faculten a los particulares, corporaciones o entidades que agrupen intereses del sector, para la prestación de las actividades y servicios portuarios, la consejería competente en materia de puertos, a propuesta de «Puertos Canarios», deberá aprobar previamente las normas que regulen dichos servicios, en las que deberán figurar, necesariamente, las condiciones, tarifas, productividad mínima de las operaciones y las penalidades a imponer a dichos particulares en los supuestos de incumplimiento de las condiciones.

4. «Puertos Canarios» podrá celebrar convenios con otras administraciones públicas y, en especial, con los cabildos insulares para la gestión y prestación de los servicios portuarios, que continuarán siendo de titularidad de la entidad. Asimismo, podrá constituir empresas o consorcios para la explotación y gestión de las actividades y servicios portuarios de su competencia.

5. En las concesiones de servicios portuarios, se evitarán las situaciones que impliquen actuaciones monopolísticas o que afecten a la libre competencia.

CAPÍTULO II

Régimen económico de la prestación de los servicios portuarios

Artículo 40. *Tarifas portuarias.*

1. En contraprestación de los servicios generales y específicos establecidos en el artículo 37 de esta Ley, la entidad «Puertos Canarios» o la entidad prestadora de los mismos, exigirá el pago de las correspondientes tarifas, que se actualizarán con periodicidad anual, de acuerdo con la evolución de los diferentes componentes del coste de los servicios y con los criterios de política portuaria que se establezcan por la consejería a la que está adscrita.

2. La definición de las actividades portuarias sujetas a tarifas, la determinación de sus sujetos pasivos y responsables, así como el momento del devengo y su cuantía, serán establecidas en la Ley de Tasas y Precios Públicos de la Comunidad Autónoma de Canarias.

Artículo 41. *Rendimientos de las tarifas.*

1. Las tarifas portuarias por servicios generales o específicos deberán cubrir como mínimo los siguientes gastos:

a) Explotación, conservación y gastos generales que se produzcan como consecuencia de la gestión ordinaria del sistema portuario.

b) Las cargas fiscales, económicas y financieras, incluyendo el reembolso de los préstamos derivados de la explotación y el pago de los intereses correspondientes.

c) La depreciación de los bienes, instalaciones y material portuario.

d) Un rendimiento razonable de la inversión neta en activos fijos para el conjunto de los puertos de Canarias.

e) Los dirigidos a eliminar o minimizar los impactos medioambientales y, en su caso, a mejorar las condiciones del medio físico o marino.

2. Corresponde al Gobierno fijar el objetivo de rentabilidad global al que deberá adecuarse la política tarifaria.

Artículo 42. *Estructura y determinación de las tarifas.*

1. Las tarifas para servicios específicos se determinarán en función del valor del servicio o actividad prestada, de los gastos ocasionados a «Puertos Canarios» o atendiendo al verdadero beneficio obtenido por el peticionario.

2. A los efectos previstos en el apartado anterior, deberán incluirse los gastos dirigidos a eliminar los residuos y a minimizar los impactos medioambientales por las funciones portuarias en su ámbito físico, así como los derivados de la disponibilidad y, en su caso, de la actuación de los medios de salvamento marítimo.

3. Las cuestiones que se susciten sobre la determinación, cuantía y fijación de las tarifas serán susceptibles de reclamación económico-administrativa en los términos previstos en la legislación aplicable.

TÍTULO IV

Concesiones y autorizaciones portuarias

CAPÍTULO I

Régimen de utilización del dominio público portuario

Artículo 43. *Concesiones.*

1. La ocupación de bienes de dominio público portuario que requiera la ejecución de obras o instalaciones fijas, o que constituyan una utilización privativa o presente circunstancias de exclusividad cuya duración exceda de tres años estará sometida a la previa concesión otorgada por «Puertos Canarios».

2. En cualquier caso, toda utilización del dominio público portuario será compatible con el planeamiento portuario y congruente con los usos y las finalidades propias de este dominio público. La Administración portuaria conserva en todo momento las facultades de control y de policía a fin de garantizar el uso adecuado del dominio. A estos efectos, el titular de la utilización o de la actividad queda obligado a informarla de las incidencias que se produzcan con relación al dominio público y a cumplir las instrucciones que le dicte la Administración.

3. El procedimiento para su otorgamiento deberá ajustarse a los siguientes principios y trámites:

A) El procedimiento se iniciará de oficio o a instancia de persona interesada, mediante la convocatoria de concurso público, conforme a la legislación general sobre concesiones de obras y servicios públicos.

B) En todo caso, existirá publicidad e información pública por plazo mínimo de quince días antes de su resolución.

C) En el supuesto de que se inicie a solicitud de persona interesada y existan varios peticionarios, la adjudicación se efectuará mediante el procedimiento de proyectos en competencia, debiéndose aprobar previamente por «Puertos Canarios» los criterios y baremo que habrán de regir la adjudicación. A estos efectos se entiende por proyectos en competencia aquéllos que, presentados por cualquier persona física o jurídica, versen sobre un mismo objeto, con las mismas o distintas soluciones, y concurran entre sí en igualdad de condiciones para su adjudicación.

D) El plazo máximo para resolver el expediente será de seis meses.

E) A los peticionarios se les exigirá una fianza con carácter provisional, no inferior al dos por ciento del presupuesto de las obras e instalaciones.

F) El título administrativo habrá de fijar las condiciones de la autorización o de la concesión, que, como mínimo, son las siguientes:

a) El objeto y la extensión de la utilización o de la ocupación.

b) Las obras o las instalaciones que, si procede, debe hacer el adjudicatario, con referencia al proyecto constructivo, y también los plazos de inicio y de finalización.

c) El plazo del otorgamiento.

d) Las fianzas que debe constituir el adjudicatario.

e) Los cánones de ocupación y, si procede, de actividad, y las tasas a satisfacer por el adjudicatario.

f) El régimen de utilización de los espacios portuarios, con la obligación del adjudicatario de establecer y de mantener los accesos adecuados para el uso público del dominio.

g) Las tarifas o los precios máximos a percibir del público, si procede, con el detalle de los factores constitutivos como base de futuras revisiones.

h) Las facultades de policía que se delegan al adjudicatario.

i) La obligación de mantener en buen estado el dominio público, las obras y las instalaciones, y de hacer a su cargo las reparaciones que sean necesarias.

j) La adopción de medidas específicas, según los casos, para no perjudicar el medio ambiente, y las medidas indispensables que garanticen la calidad de las aguas marítimas en el interior del recinto portuario y sus alrededores.

k) La obligación del adjudicatario, si procede, de constituir un depósito suficiente para los gastos de reparación o de levantamiento y retirada, parcial o total de las obras y de las instalaciones fijas o desmontables a su cargo, en el momento de la extinción del título correspondiente, salvo una decisión contraria del órgano competente de la Administración portuaria.

l) Las causas generales y específicas de resolución, si se prevén, y los efectos que producen.

m) Las prescripciones técnicas del proyecto, si procede.

G) El concesionario habrá de prestar fianza definitiva, por un importe no inferior al cinco por ciento del presupuesto aprobado, la cual será devuelta: en caso de ejecución de obras, al año de aprobación del reconocimiento de las obras; y en otro caso, al vencimiento de la concesión, salvo en los supuestos de renuncia y caducidad, con deducción de las cantidades que, en su caso, deban hacerse efectivas en concepto de penalidades y responsabilidades en que haya podido incurrir el concesionario.

Artículo 44. *Modificación, extinción y revocación.*

1. Sin perjuicio de las especialidades señaladas por la presente Ley, las autorizaciones y las concesiones se modifican, se extinguen y se revocan por las causas establecidas en la legislación reguladora del dominio público marítimo-terrestre.

2. Una vez extinguido el derecho a la utilización del dominio público portuario, la Administración portuaria no asume ninguna obligación laboral o económica del titular.

3. El incumplimiento de las cláusulas o de las condiciones del título de otorgamiento por causas imputables al titular determina, con la audiencia previa de éste, la resolución de la autorización o de la concesión, sin perjuicio del expediente sancionador que sea procedente.

4. Una vez iniciado el expediente de revocación, la Administración portuaria puede disponer, con la audiencia previa del titular y según los casos, la paralización de las obras o la suspensión de los usos o de la explotación de las instalaciones.

5. La suspensión de la ejecución de la revocación requiere del titular la presentación de un depósito previo en la cuantía que resulte aplicable según los criterios que reglamentariamente se establezcan.

6. Sin perjuicio de las indemnizaciones que en cada caso procedan, la declaración de revocación y la renuncia a la autorización o a la concesión comportan la pérdida de la fianza, si la hay.

Artículo 45. *Régimen jurídico de las concesiones.*

1. Las concesiones de dominio público portuario podrán transmitirse por actos inter vivos y mortis causa.

La transmisión inter vivos solo será válida si con carácter previo "Puertos Canarios" reconoce el cumplimiento, por parte del adquirente, de las condiciones establecidas en la concesión, otorgando la correspondiente autorización reglada, sin perjuicio de que pueda ejercer los derechos de tanteo y retracto de acuerdo con los requisitos establecidos por la legislación de contratos del sector público. En los supuestos en que se produzca grave daño a la explotación portuaria o se consoliden situaciones de monopolio habrá de justificarse el otorgamiento de la autorización.

A estos efectos, tendrán la consideración de transmisión de la concesión, las operaciones societarias que impliquen la alteración de la posición mayoritaria en el capital social, las fusiones o absorciones y las adjudicaciones por impago, incluyendo los supuestos de remate judicial.

La constitución de hipotecas u otros derechos de garantía sobre las concesiones deberá ser autorizada previamente por "Puertos Canarios", que no podrá denegarla salvo motivos de interés general expresamente justificados.

En caso de fallecimiento del concesionario, sus causahabientes, a título de herencia o de legado, podrán subrogarse en los derechos y obligaciones de aquel, siempre que en el plazo de cuatro años comuniquen expresamente a "Puertos Canarios" el fallecimiento y la voluntad de subrogarse. Transcurrido dicho plazo sin que se hubiera hecho la comunicación, la concesión quedará extinguida.

2. El plazo de duración de las concesiones de dominio público portuario será el que se determine en el título correspondiente, que no podrá exceder del plazo máximo establecido en la legislación reguladora del dominio público marítimo-terrestre para las concesiones de dominio público portuario en los puertos de interés general.

Artículo 46. *Ámbito y duración.*

1. Toda ocupación del dominio público portuario por un plazo superior al legalmente establecido para las autorizaciones, o por otro inferior pero con obras o instalaciones no desmontables, se hará mediante una concesión administrativa.

2. Toda concesión se entiende otorgada sin perjuicio de terceros y salvando los derechos preexistentes.

3. El título de otorgamiento determinará la duración de la concesión y sus posibles prórrogas, sin que en ningún caso el plazo de ocupación exceda del máximo fijado en la legislación en materia de dominio público marítimo-terrestre portuario.

4. Antes del otorgamiento de las concesiones administrativas correspondientes se pedirá informe preceptivo al municipio afectado, a emitir en el plazo de un mes.

Artículo 47. *Declaración de utilidad pública.*

1. Si el otorgamiento de la concesión determina la necesidad de hacer la ocupación temporal o la incorporación al dominio público de nuevos bienes o derechos, la aprobación definitiva del proyecto comporta la declaración de utilidad pública a efectos de ocupación temporal o expropiación forzosa de aquellos bienes o derechos.

2. La utilidad pública se puede declarar de oficio o a instancia del peticionario. En este último caso, el proyecto básico recogerá la relación concreta e individualizada de los bienes o los derechos que se considere necesario expropiar.

3. Los bienes y los derechos expropiados se incorporan al dominio público portuario desde que son ocupados en la forma establecida por la legislación de expropiación forzosa y por el título de concesión, sin que el titular de la concesión esté obligado al pago del canon de ocupación por los terrenos expropiados a su cargo.

Artículo 48. *Reversión.*

1. Una vez extinguida la concesión, revierten a la Administración los terrenos, las obras y las instalaciones señalados en el título de otorgamiento, que serán entregados sin cargas y en estado de conservación y de funcionamiento adecuados.

2. Al extinguirse la concesión, la Administración portuaria puede acordar el mantenimiento o la retirada de otras obras o instalaciones autorizadas, no expresadas en el título de otorgamiento, que en el primer supuesto revierten en las mismas condiciones que las establecidas por el apartado 1. No obstante, el concesionario puede retirar las instalaciones que no figuren en el título de otorgamiento y que no estén unidas al inmueble.

3. La retirada de las obras y las instalaciones, y también la de los materiales y los equipos, se hace por cuenta del concesionario. Si éste no la efectúa en el plazo y en las condiciones establecidas, lo hará la Administración con cargo de aquél.

Artículo 48 bis. *Prórroga de las concesiones otorgadas.*

Los puertos e instalaciones marítimas otorgados en concesión podrán extender la duración de su concesión, según estuviera previsto en el título concesional, si bien con el límite máximo previsto legalmente y siempre que concurran los siguientes requisitos:

a) Que el uso o utilización de las infraestructuras sea general o esté abierto a terceros.

b) Que no se hubieran amortizado todavía los costes de la inversión o, en otro caso, que se garanticen nuevas inversiones en infraestructuras o sistemas operativos portuarios.

c) Que se acepten las modificaciones de las cláusulas de la concesión que proponga la entidad “Puertos Canarios”.

d) Que se abonen los cánones que correspondieren por ocupación del dominio público portuario, por la utilización de instalaciones portuarias y por el aprovechamiento especial del dominio público portuario, de acuerdo con la nueva regulación.

e) Facultativamente, la entidad “Puertos Canarios” podrá fijar obligaciones de servicio general, tales como la gestión de algún servicio portuario de su titularidad, o la explotación de dársenas e infraestructuras deficitarias.

Artículo 49. *Concesiones de dominio público portuario para instalaciones y terminales públicas.*

1. Cuando el objeto de la concesión sea la ejecución de una obra y la posterior explotación pública de una instalación o terminal portuaria, el procedimiento de otorgamiento de la concesión se ajustará a las siguientes reglas:

a) La solicitud de concesión habrá de someterse a información pública, al menos por plazo de un mes, y publicarse su anuncio en el "Boletín Oficial de Canarias" y al menos en dos periódicos de general difusión en el territorio de la Comunidad Autónoma de Canarias.

b) Cuando exista una pluralidad de peticiones o algún particular en el período de información pública hubiera manifestado su intención de concurrir o realizar la obra y la explotación de la instalación, habrá de convocarse el correspondiente concurso público para su adjudicación.

c) En caso de no resultar adjudicatario, se abonarán al primer peticionario los gastos que se le hubieren ocasionado y los derivados del proyecto, si éste sirviera de base para la adjudicación del concurso.

d) La Administración pública seleccionará, de forma motivada y justificada, la oferta más ventajosa para el interés general, teniendo en cuenta los servicios a prestar, la calidad de la actividad y el menor coste respecto de los usuarios.

2. Una vez expire el plazo de la concesión o extinguida ésta por las razones legalmente establecidas, las obras e instalaciones revertirán a «Puertos Canarios», quien podrá explotarlas directamente o convocar el correspondiente concurso para el otorgamiento de la concesión.

Artículo 50. *Autorizaciones.*

1. Las actividades que se desarrollen en el espacio portuario que no requieran la ejecución de obras, así como también la ocupación del dominio público portuario con instalaciones desmontables o con bienes muebles, estarán sujetas a la previa autorización de «Puertos Canarios».

2. El plazo máximo por el que podrán otorgarse estas autorizaciones no podrá superar los cuatro años, sin que puedan ser prorrogadas salvo concurso público.

Asimismo, vencido el plazo de la autorización, no podrá otorgarse una concesión sobre el mismo espacio portuario y con la misma finalidad al titular de aquella, salvo que se convoque el correspondiente concurso público.

3. Reglamentariamente se establecerá el régimen jurídico y el procedimiento de otorgamiento de las autorizaciones de dominio público portuario.

Artículo 51. *Extinción y revocación de las autorizaciones.*

1. La Administración portuaria puede revocar unilateralmente las autorizaciones mediante resolución motivada y audiencia del titular, cuando son incompatibles con obras, planes o normativas aprobados posteriormente, cuando obstaculicen la explotación portuaria o cuando impiden la utilización del espacio portuario en actividades de mayor interés. La revocación, en estas circunstancias, no da derecho a indemnización.

2. Una vez extinguida o revocada la autorización, el titular tiene derecho a retirar los materiales, los equipos y las instalaciones de su propiedad, y tiene la obligación de hacerlo cuando lo determine la Administración portuaria. En este último caso, si la retirada no se lleva a cabo en el plazo y en las condiciones señaladas, se hará con cargo al titular. En todo caso, el titular tiene la obligación de restaurar la realidad física alterada y de dejar el dominio público en su estado anterior.

Artículo 52. *Prohibición de vertidos.*

1. En los puertos, las dársenas o las instalaciones marítimas está prohibido verter aguas que contengan aceites, hidrocarburos, materias en suspensión, plásticos o cualesquiera otras materias o productos contaminantes, y arrojar tierras, escombros, basuras, restos de la pesca, cascotes o cualquier otro material, y asimismo los productos resultantes de la limpieza de las sentinas de los buques y otras embarcaciones.

2. Cuando se viertan materiales no autorizados, la Administración portuaria puede ordenar a los responsables la inmediata recogida o limpieza de las aguas.

En caso de incumplimiento, la Administración procederá a la ejecución subsidiaria a cargo de los responsables.

CAPÍTULO II

Régimen de los puertos deportivos y urbanizaciones marítimas

Artículo 53. *Elementos y servicios de los puertos e instalaciones deportivas y náutico-recreativas.*

1. Los puertos deportivos de Canarias, para garantizar el servicio a los usuarios y embarcaciones deportivas, así como para facilitar la navegación y las escalas en los puertos deportivos, deberán incluir y, en su caso, prestar los siguientes servicios:

a) Balizamiento.

b) Suministro de agua en los amarres.

c) Suministro de electricidad en los amarres.

d) Medios de izada de las embarcaciones y de reparación, con la potencia y niveles técnicos adecuados.

e) Taller de reparaciones.

f) Suministro de carburantes.

g) Servicio de radio-comunicación.

h) Alumbrado en el recinto portuario.

i) Servicios comerciales directamente vinculados a la funcionalidad de la instalación.

j) Recogida y tratamiento de basuras.

k) Sistemas de depuración de aguas residuales.

l) Superficie para estancia en tierra de las embarcaciones.

m) Muelle de espera.

n) Superficies para aparcamientos de vehículos y remolques, con un número de plazas proporcional al número de amarres, en la siguiente proporción mínima: una plaza por cada tres amarres.

ñ) Edificio social.
o) Bar restaurante.
p) Sistema higiénico sanitario.
q) Servicio de suministro de hielo.
r) Servicio telefónico.
s) Información meteorológica.
t) Instalaciones destinadas a la enseñanza náutica y realización de prácticas deportivas vinculadas a los puertos.
u) Apoyo a salvamento marítimo.
v) Reserva de un porcentaje de la superficie total de los lugares de amarre y anclaje de las plazas de estancia en tierra, para el uso público de las embarcaciones transeúntes, que no podrá ser inferior al quince por ciento del total de amarres.
x) Servicio de marinería al menos en el horario comprendido entre el orto y el ocaso y de vigilancia las 24 horas.

2. Los servicios a prestar en el ámbito de las instalaciones náutico-recreativas se ajustarán a su funcionalidad de acuerdo con lo que reglamentariamente se disponga.

Artículo 54. *Formas de gestión.*

1. La construcción y explotación de obras e instalaciones destinadas a la prestación de los servicios portuario-deportivos podrá realizarse de forma directa por «Puertos Canarios» o por los cabildos insulares, o mediante concesión por personas naturales o jurídicas, públicas y privadas.
2. El otorgamiento de las concesiones se realizará por los cabildos insulares cuando les corresponda la gestión del puerto, salvo en los casos en que se incluyan en la zona de servicio de los puertos de interés general, en cuyo caso la competencia corresponderá al Consejo de Administración de «Puertos Canarios».

Artículo 55. *Régimen jurídico de las concesiones de puertos deportivos e instalaciones náutico-recreativas.*

1. Las concesiones se podrán otorgar, previa licitación, cuando existan al menos dos peticiones incompatibles entre sí sobre un mismo objeto. Para ello, toda solicitud de concesión se publicará en el «Boletín Oficial de Canarias», abriéndose un plazo de, al menos, treinta días para que otros interesados puedan formular peticiones alternativas.
A la petición deberá acompañarse un estudio técnico y económico de las obras e instalaciones proyectadas, y compromiso de constituir la correspondiente fianza provisional.
2. El régimen de las concesiones se ajustará, en cuanto a su localización y características generales a lo previsto en el planeamiento territorial insular, así como a las normas reglamentarias que se aprueben en desarrollo de esta Ley, sin perjuicio de la aplicación de la legislación reguladora de los bienes y patrimonio de la Comunidad Autónoma de Canarias.
3. Las concesiones administrativas tendrán carácter indivisible.

Artículo 56. *Otorgamiento de la concesión.*

1. Una vez resuelta la licitación, «Puertos Canarios» o el cabildo insular, según los casos, requerirá al particular para que en el plazo de un mes aporte el proyecto de obras e instalaciones, suscrito por técnico competente y con las determinaciones que reglamentariamente se establezcan, así como el documento acreditativo de haber constituido fianza provisional, por cuantía del dos por ciento del presupuesto total de las obras e instalaciones cuya concesión se pretende.
2. El proyecto de obras e instalaciones, una vez aprobado por Puertos Canarios o el cabildo insular, se remitirá al ministerio con competencia en materia de costas, a fin de que se emita por éste el preceptivo informe sobre la ocupación del dominio público y los terrenos objeto de adscripción, salvo que dicho informe de adscripción ya hubiera sido emitido de acuerdo con lo previsto en el artículo 11.2.

Disposición adicional primera. Extinción de efectos de las opciones contempladas en la disposición adicional tercera de la Ley territorial 14/2003, de 8 de abril, de Puertos de Canarias.

3. Instruido el expediente, y cumplido el trámite de audiencia previsto en la legislación aplicable, el director gerente de «Puertos Canarios» o el órgano competente del cabildo insular propondrá la resolución pertinente, con las condiciones que se estimen convenientes.

4. Para el otorgamiento de la concesión deberán incluirse, en todo caso, las siguientes cláusulas y prescripciones:

a) Servicios de existencia obligatoria y opcional.
b) Limitaciones y usos incompatibles en la zona de servicio.
c) Plazos para el comienzo y terminación de las obras.
d) Terrenos, obras e instalaciones sujetos a reversión.
e) Plazo de la concesión, que en ningún caso será superior al máximo establecido en la legislación reguladora del dominio público marítimo-terrestre.
f) Obligación del titular de la concesión de ejecución de obras de reparación de los daños que pudieran causarse en la costa o playas.
g) Prohibición de usos exclusivos de amarre sobre los puestos de atraque y plazas de estancia en tierra de las embarcaciones.
h) Obligación del concesionario de mantener la apertura al uso público de las zonas de dominio público, estableciéndose a dicho efecto los accesos adecuados.
i) Canon anual.
j) Fianzas.
k) Tarifas que el concesionario podrá cobrar en contraprestación a los servicios prestados.
l) Facultades de policía y control que se deleguen en el concesionario.
m) Remisión a «Puertos Canarios» de las cuentas auditadas del concesionario y compromiso de éste de suministrar la información restante que solicite el ente sobre los resultados económicos de la concesión.
n) La identificación de accionistas, caso de sociedades mercantiles y la de socios promotores en el resto de entidades. Debiendo comunicarse también cualquier cambio en el accionariado.

5. El otorgamiento o denegación de la concesión se llevará a cabo de conformidad con criterios objetivos que, como mínimo, deberán contemplar:

a) Condiciones del acceso marítimo.
b) Accesos terrestres.
c) Superficie de agua abrigada.
d) Superficie y ordenación de la "zona de servicio".
e) Servicios en los atraques.
f) Servicios obligatorios.
g) Usos obligatorios y posibles en la "zona de servicio".
h) Volúmenes, alturas y tipología de la edificación.
i) Equipos de ayuda a la navegación.
j) Los aspectos ambientales de clima marítimo, de dinámica del litoral y otros relevantes con la técnica portuaria.

Artículo 57. *Inscripción.*

1. Una vez otorgada la concesión, el titular de la misma queda obligado a practicar la inscripción de la misma en el Registro de la Propiedad, especificando con el debido detalle los bienes sujetos a reversión. En caso de que con posterioridad se aprueben modificaciones del proyecto, de acuerdo con lo preceptuado en el artículo 56.2, le alcanzará idéntica obligación en relación con las nuevas unidades de obra, edificios o instalaciones que resulten de aquéllas.

2. Terminada la construcción y previamente a la aprobación del acta de reconocimiento de las obras, el concesionario deberá aportar certificación registral de las citadas inscripciones. En ningún caso se autorizará la apertura de las instalaciones, ni aun con carácter provisional, en tanto no se presente dicha certificación.

Artículo 58. *Fianza definitiva.*

En el plazo de tres meses a contar del otorgamiento de la concesión, el titular de ésta deberá presentar el proyecto de construcción de las obras e instalaciones con las prescripciones, en su caso, incluidas en la concesión administrativa, y deberá constituir asimismo la fianza definitiva por una cuantía igual al seis por ciento del presupuesto total.

Dicha fianza se devolverá en el plazo de tres meses a partir del acta de reconocimiento y aprobación definitiva de las obras.

Artículo 59. *Caducidad.*

1. Deberá declararse la caducidad de la concesión cuando el concesionario no hubiere iniciado las obras en el plazo establecido, o incumpliera alguna de las cláusulas previstas en el contenido de la concesión.

2. A tal efecto, «Puertos Canarios» o el correspondiente cabildo insular, incoará expediente de caducidad de la concesión, garantizándose en todo caso la audiencia del concesionario.

3. Los supuestos de declaración de caducidad de la concesión comportarán la pérdida de la fianza depositada.

Artículo 60. *Explotación y gestión.*

1. La explotación, gestión y mantenimiento del puerto deportivo estarán a cargo del concesionario, pudiendo llevar a cabo estas actividades mediante cualquiera de las formas establecidas por la legislación vigente.

2. Los contratos entre el concesionario y otra persona natural o jurídica para la gestión o explotación total o parcial de la concesión, estarán sometidos a la previa aprobación de «Puertos Canarios» o, en su caso, del cabildo insular, que deberá denegarla si del perfeccionamiento del contrato pudiera derivarse la división real de la concesión, suponer menoscabo para la explotación o implicar deterioro del servicio o del dominio portuario.

3. Los gestores y usuarios por cualquier título de la concesión están obligados a cumplir las prescripciones que rigen para la misma.

Artículo 61. *Prolongación de la explotación.*

1. El titular de una concesión que desee prolongar la explotación del puerto deportivo más allá del plazo de la concesión, una vez que hubieran transcurrido las dos terceras partes del plazo de la concesión, podrá solicitar a «Puertos Canarios» la adjudicación de una nueva concesión, sin necesidad de aportar fianza provisional con la solicitud.

2. A tales efectos, se tramitará la solicitud por «Puertos Canarios», publicándose en el "Boletín Oficial de Canarias", abriéndose un plazo de tres meses para que puedan presentarse otras solicitudes por personas interesadas en la gestión. Transcurrido este plazo, se convocará un concurso entre quienes hubieren presentado solicitud para la adjudicación de la concesión.

3. En el pliego que regule el concurso deberá incluirse necesariamente un derecho de tanteo al antiguo concesionario, siempre que no hubiere incurrido en el incumplimiento de las cláusulas de la concesión y hubiera gestionado las instalaciones del puerto a satisfacción de «Puertos Canarios».

4. En el caso de que el antiguo concesionario no resultare adjudicatario del concurso, no mantendrá ningún derecho sobre la concesión y a su vencimiento revertirán los bienes e instalaciones a favor de «Puertos Canarios».

5. Si una vez que se ofrecieran por «Puertos Canarios» las condiciones en las que podría otorgarse la concesión, el ganador del concurso no las aceptara, «Puertos Canarios» podrá adjudicar el concurso al siguiente licitador en la fase de calificación del concurso, pudiendo ejercer nuevamente el antiguo concesionario su derecho de tanteo.

Artículo 62. *Reversión de terrenos e instalaciones.*

1. La concesión, sus obras e instalaciones, revertirán gratuitamente al cabildo insular o en su caso a la Comunidad Autónoma de Canarias, quien podrá adscribirlos a «Puertos

Canarios» o afectarlos a otros usos, al término del plazo establecido. No obstante, la lámina de agua y las pertenencias del dominio público marítimo-terrestre estatal continuarán siendo de titularidad del Estado, sin perjuicio de su adscripción a la Comunidad Autónoma de Canarias para el ejercicio de sus competencias portuarias.

2. En el acta de reconocimiento y aprobación de las obras se describirán con precisión los terrenos, obras e instalaciones objeto de reversión. Los terrenos y edificaciones incluidos en la zona de servicio y los accesos revertirán al cabildo insular o, en su caso, a la Comunidad Autónoma de Canarias, con independencia de su origen particular o que procedan de expropiaciones o adquisiciones efectuadas para la delimitación de la zona de servicio.

3. El concesionario podrá retirar los elementos que no figuren en el acta de reconocimiento de las obras y que no estén unidos de forma fija o permanente al inmueble.

4. Los bienes objeto de reversión no podrán ser enajenados por el concesionario.

5. Producida la reversión, los derechos que pudieran ostentar terceras personas sobre los bienes objeto de reversión, quedarán automáticamente extinguidos.

6. Las inversiones efectivamente realizadas a lo largo de la vida de la concesión, que cuenten con la preceptiva autorización de «Puertos Canarios», y no hubieran sido amortizadas al término de la vigencia del título concesional de conformidad con el estudio económico-financiero que debe incluirse en el proyecto, o con las normas que al efecto apruebe el Gobierno de Canarias, serán reintegradas o abonadas por el nuevo concesionario al anterior titular, de acuerdo con su plan de amortización.

Artículo 63. *Formas de gestión de puertos y dársenas deportivas construidas por la Comunidad Autónoma o por los cabildos insulares.*

1. Los puertos deportivos e instalaciones náutico-deportivas y recreativas existentes podrán ser gestionados por los cabildos o por «Puertos Canarios» de forma directa, a través de sus propios medios personales, empresariales y económicos.

2. De igual forma, las administraciones portuarias competentes podrán atribuir a la iniciativa privada la explotación de los puertos deportivos e instalaciones recreativas, mediante cualquiera de las figuras establecidas en el ordenamiento jurídico.

3. En estos casos, con carácter previo a la adjudicación se aprobará el pliego de bases o condiciones que habrá de regir en la explotación, con señalamiento del plazo, canon a satisfacer, obligaciones de mantenimiento y conservación, servicios a prestar y actividades económicas a localizar, y cualquier otro extremo relevante para la definición del régimen de explotación.

4. La adjudicación deberá sujetarse a los principios de publicidad y concurrencia, que se articularán debidamente a través de los correspondientes concursos o licitaciones públicas.

Artículo 64. *Urbanizaciones marítimas.*

1. Constituyen las urbanizaciones marítimas, a los efectos de esta Ley, el conjunto de infraestructuras, obras e instalaciones que permiten comunicar de forma permanente los terrenos de propiedad privada con el mar territorial, aguas interiores o lámina de agua de los puertos e instalaciones portuarias, mediante una red de canales que permita la navegación de las embarcaciones deportivas o recreativas al pie de las parcelas o edificaciones de propiedad privada.

2. La construcción, gestión y explotación de una urbanización marítima requiere la correspondiente concesión de utilización del dominio público, en los términos establecidos en esta Ley para las concesiones de puertos deportivos o instalaciones náutico recreativas.

3. Previamente a la concesión, el solicitante deberá presentar el proyecto ajustado al planeamiento urbanístico y el correspondiente informe municipal de que dicho proyecto se adecua al planeamiento vigente.

4. Los terrenos de propiedad privada colindantes con las aguas interiores, canales y demás pertenencias del dominio público marítimo terrestre o portuario estarán sometidos a la servidumbre de servicio náutico, que recaerá sobre una franja de seis metros de anchura a contar desde el borde del canal o desde el límite de las aguas interiores, medidos hacia el interior. En esta zona no se podrá ejecutar construcción de ningún tipo que impida o menoscabe su finalidad, salvo las directamente vinculadas al uso o servicio portuario, en

cuyo caso requerirá autorización de «Puertos Canarios» o del correspondiente cabildo insular, según los casos.

CAPÍTULO III

Régimen económico-financiero de la ocupación del dominio público portuario

Artículo 65. *Cánones por aprovechamiento del dominio público portuario.*

1. La concesión o autorización, así como el derecho de utilización de instalaciones portuarias de titularidad de las administraciones públicas canarias que las hubieren otorgado, devengará el correspondiente canon o prestación patrimonial pública en favor de las mismas.

2. Serán sujetos pasivos del canon el titular de la concesión o de la autorización.

3. El devengo del canon se producirá a partir de la fecha de la notificación de la resolución de otorgamiento de la concesión o de la autorización.

Artículo 66. *Determinación de la cuantía.*

1. El canon por ocupación o aprovechamiento del dominio público se determinará de acuerdo con el valor del suelo e instalaciones, utilidad que represente para el puerto y a la naturaleza y beneficio de la actividad desarrollada por el concesionario o persona autorizada.

2. En los supuestos de utilización de instalaciones o del dominio público, la cuantía del canon será del seis por ciento del valor del suelo ocupado y/o del coste de las instalaciones.

3. Para los supuestos de autorizaciones por aprovechamiento especial del dominio público portuario sin ocupación de suelo o de las instalaciones, la cuantía del canon se fijará por «Puertos Canarios» o por cualquier otra Administración que la haya autorizado.

TÍTULO V

Régimen de policía, infracciones y sanciones

CAPÍTULO I

Infracciones

Artículo 67. *Clasificación de las infracciones.*

1. Son infracciones administrativas en materia de puertos las acciones u omisiones tipificadas y sancionadas por la presente Ley.

2. Las infracciones se clasifican en leves, graves y muy graves, con sujeción a los criterios que se indican en los preceptos siguientes.

Artículo 68. *Tipificación.*

1. Son infracciones leves las acciones u omisiones que, no teniendo la consideración de infracción grave o muy grave, por su trascendencia o importancia de los daños ocasionados estén tipificadas en alguno de los siguientes supuestos:

a) Incumplimiento de las disposiciones, ordenanzas e instrucciones, en relación con las operaciones marítimas, y de carga y descarga, almacenamiento, entrega y recepción de mercancías.

b) Incumplimiento de las ordenanzas sobre ordenación de tráficos y modos de transporte terrestre o marítimo.

c) Realización de operaciones marítimas con peligro para las obras, instalaciones, equipo portuario u otros buques, o sin tomar las precauciones establecidas.

d) Utilización inadecuada o no autorizada de los equipos portuarios.

e) Causar directamente daños a las obras, instalaciones, equipo, mercancías y medios de transporte situados en la zona portuaria.

f) El incumplimiento de las condiciones de los correspondientes títulos administrativos, sin perjuicio de su caducidad o resolución.

g) Publicidad exterior no autorizada en el dominio portuario.

h) Incumplimiento de las normas de funcionamiento y policía del puerto.

i) Cualquier actuación u omisión que cause daño o menoscabo a los bienes del dominio público portuario, o a su uso o explotación.

j) La ocupación del dominio público portuario o del adscrito sin el título correspondiente, siempre que no se obstaculice el desarrollo de las actividades portuarias.

k) La omisión o la aportación de forma defectuosa, voluntariamente o por negligencia inexcusable, de cualquier información que se tenga que suministrar a la Administración portuaria, ya sea por prescripción legal o a requerimiento de ésta.

l) El incumplimiento de las órdenes e instrucciones recibidas de forma directa por el personal de la administración portuaria, en aspectos referentes al correcto ejercicio de las actividades permitidas y autorizadas dentro del recinto portuario.

m) Las faltas de respeto y el menoscabo del ejercicio de autoridad a los representantes de la administración portuaria, con ocasión del desempeño de sus funciones.

2. Son infracciones graves:

a) Las que supongan o impliquen riesgo grave para las personas.

b) Las infracciones tipificadas como leves cuando provoquen lesiones a las personas o su baja laboral por un tiempo inferior a siete días, o bien causen daños y perjuicios que impidan parcialmente el funcionamiento de los bienes o de las instalaciones.

c) La ocupación del dominio público portuario o adscrito sin el título correspondiente, cuando se perturbe la actividad normal del puerto, la dársena, la instalación marítima o la marina interior, o bien cuando se haya desatendido un requerimiento expreso de los órganos portuarios competentes para el cese de la conducta abusiva.

d) El falseamiento de cualquier información aportada a la Administración portuaria en cumplimiento de una obligación legal o a requerimiento de ésta.

e) La obstrucción de las funciones de control y de policía de la Administración o la negativa dolosa a colaborar en ellas.

f) El incumplimiento de las normas y ordenanzas sobre seguridad y vertidos al mar no autorizados.

g) La reincidencia en cualquiera de las faltas leves antes de que haya transcurrido el plazo de prescripción.

3. Son infracciones muy graves:

a) Las infracciones tipificadas como leves y como graves cuando provoquen lesiones a las personas determinantes de baja laboral por un tiempo superior a siete días, o bien cuando causen daños y perjuicios que impidan totalmente el funcionamiento o la utilización del bien o de la instalación.

b) La reincidencia en cualquiera de las faltas graves antes de que haya transcurrido el plazo de prescripción.

c) La realización sin el debido título administrativo de cualquier tipo de obras o instalaciones en el dominio portuario, así como el aumento de la superficie ocupada o el volumen y altura construidos sobre los autorizados.

d) El vertido no autorizado desde buques de productos sólidos o líquidos en las aguas portuarias.

Artículo 69. *Prescripción.*

1. El plazo de prescripción de las infracciones será de seis años para las muy graves, cuatro años para las graves, y un año para las leves. El plazo comenzará a computarse desde la realización de la conducta constitutiva de la infracción.

2. Cualquiera que sea el tiempo transcurrido desde la comisión de la infracción, se exigirá la restitución de las cosas y su reposición a su estado anterior.

Artículo 70. *Responsables.*

1. Son responsables de las infracciones administrativas las personas físicas o jurídicas siguientes:

a) Con carácter solidario, el autor o responsable de la acción o de la omisión y, en su caso, la empresa con la cual tiene relación de dependencia, si la infracción ha sido cometida en cumplimiento de sus funciones.

b) En caso de incumplimiento de las condiciones de un contrato o de un título administrativo, el titular de éste.

c) En caso de infracciones relacionadas con las embarcaciones, los armadores y los consignatarios respectivos con carácter solidario y, subsidiariamente, los capitanes o patrones.

d) En caso de obras, instalaciones y actividades sin título suficiente, el promotor de la actividad, o el empresario que la ejecuta y el director técnico.

2. Las sanciones impuestas a los diferentes sujetos a consecuencia de una misma infracción tienen entre sí carácter independiente.

CAPÍTULO II

Sanciones

Artículo 71. *Iniciación y tramitación.*

1. El procedimiento administrativo sancionador se tramitará de acuerdo con lo que disponen la presente Ley y la normativa sobre procedimiento sancionador general en la legislación vigente de régimen jurídico de las Administraciones públicas y del procedimiento administrativo común.

2. El ejercicio de la potestad sancionadora en el ámbito de los puertos, las dársenas y las instalaciones marítimas de la Comunidad Autónoma de Canarias corresponde a los órganos competentes de acuerdo con lo que disponen la presente Ley y los reglamentos que la desarrollan.

3. Ante el conocimiento o las denuncias de posibles actuaciones infractoras presentadas por los servicios de vigilancia en los puertos objeto de concesión o por los guardamuelles, los órganos competentes tienen la obligación de formular y de tramitar los expedientes sancionadores correspondientes. En este sentido, una vez advertida la existencia de una posible infracción, el órgano competente de la Administración portuaria, después de hacer las diligencias previas oportunas, incoará al presunto infractor un expediente sancionador. En cualquier caso, es preceptiva la notificación del pliego de cargos al presunto infractor para que pueda formular las alegaciones que considere pertinentes antes de que se dicte la resolución.

4. En la tramitación de procedimientos sancionadores por hechos sucedidos en el ámbito de los puertos sujetos a concesión, es preceptiva la audiencia al concesionario.

Artículo 72. *Medidas cautelares.*

1. Una vez incoado el expediente sancionador, la Administración portuaria puede adoptar, a propuesta del instructor o instructora del expediente y mediante acuerdo motivado, las medidas cautelares de carácter provisional que sean necesarias para asegurar la eficacia de la resolución que pueda recaer, para preservar los intereses generales o para evitar el mantenimiento de los efectos de la infracción.

2. La Administración portuaria puede ordenar la paralización inmediata de las obras o de las instalaciones y la suspensión de los usos y de las actividades que no disponen del título administrativo correspondiente o que no se ajustan a las condiciones del título otorgado.

3. La Administración portuaria puede acordar el precinto de las obras o de las instalaciones y la retirada de los materiales, de la maquinaria o de los equipos que se utilizan en las obras o actividades a cargo del interesado, para asegurar la efectividad de la resolución a que se refiere el apartado 2. A estos efectos, puede requerir, si lo considera conveniente, la colaboración de la fuerza pública.

4. En el plazo que fije la notificación de la orden de suspensión, la persona interesada solicitará a la Administración el título correspondiente o, en su caso, ajustará las obras o la actividad a lo que tenga otorgado.

5. Si transcurre el plazo a que se refiere el apartado 4 sin que el interesado haya cumplido lo que se prescribe, la Administración portuaria puede ordenar la demolición de las obras o el desmantelamiento de las instalaciones, a costa y cargo de la persona interesada, e impedirá definitivamente los usos o las actividades no autorizados. La Administración portuaria procederá de igual forma cuando el título sea denegado porque no se ajusta a la normativa vigente.

6. Asimismo, la Administración portuaria puede ordenar la adopción inmediata de las medidas necesarias para evitar los daños que pueda provocar un buque u otra embarcación en peligro de hundimiento o en situación de causar daños a bienes o elementos portuarios o a otras embarcaciones. También puede ordenar la inmediata retención, por causa justificada, de los buques y de las embarcaciones para garantizar las posibles responsabilidades administrativas o económicas de sus propietarios, representantes autorizados, capitanes o patrones, sin perjuicio de que esta medida cautelar pueda ser sustituida por la constitución de un aval suficiente.

Artículo 73. *Normas generales.*

1. Las acciones u omisiones constitutivas de infracción serán sancionadas según las disposiciones contenidas en esta Ley.

2. Si un mismo hecho u omisión fuera constitutivo de dos o más infracciones, se tomará en consideración únicamente aquélla que comporte la mayor sanción.

3. Cuando la infracción pudiera ser constitutiva de delito o falta, se dará traslado al Ministerio Fiscal, suspendiéndose el procedimiento sancionador mientras la autoridad judicial no hubiere dictado sentencia firme o resolución que ponga fin al proceso. La sanción penal excluirá la imposición de la sanción administrativa.

4. En todo caso, deberán iniciarse los procedimientos de suspensión de los efectos y anulación o resolución de los actos administrativos y concesiones en los que presuntamente pudiera ampararse la actuación ilegal.

Artículo 74. *Medidas adicionales.*

Las acciones u omisiones que sean constitutivas de infracción darán lugar, además de la imposición de la multa que proceda, a la adopción, en su caso, de las siguientes medidas:

a) La restitución de las cosas o su reposición a su estado anterior.

b) La indemnización de los daños irreparables por cuantía igual al valor de los bienes destruidos o del deterioro causado.

c) La caducidad del título administrativo, cuando sea procedente por incumplimiento de sus condiciones.

d) La inhabilitación del infractor para ser titular de autorizaciones y de concesiones administrativas por un plazo no superior a un año en caso de infracciones graves y hasta tres años en las muy graves.

Artículo 75. *Multas.*

1. Las infracciones leves serán sancionadas con multa de hasta 6.000 euros.

2. Las infracciones graves serán sancionadas con multa de 6.001 euros hasta 150.000 euros.

3. Las infracciones muy graves serán sancionadas con multa de 150.001 euros hasta 600.000 euros.

No obstante, las infracciones muy graves consistentes en la realización de obras en el dominio portuario sin título administrativo que lo autorice, serán sancionadas con multas del cincuenta por ciento del valor de las obras e instalaciones.

Artículo 76. *Graduación de las sanciones.*

1. La cuantía de las sanciones se determinará en función del beneficio obtenido por la comisión de la infracción, la relevancia externa de la conducta infractora, la intencionalidad o negligencia del sujeto infractor, el daño causado y el número de infracciones cometidas, en

el término de un año de más de una infracción de la misma naturaleza cuando así haya sido declarada por resolución firme.

2. A efectos de la graduación de sanciones, se considera reincidencia la comisión de una infracción de la misma naturaleza antes de que haya prescrito la infracción anterior.

3. Si un mismo hecho u omisión es constitutivo de dos infracciones o más, o si de la comisión de una infracción se deriva necesariamente otra, se impone únicamente la sanción correspondiente a la infracción más grave de las cometidas.

Artículo 77. *Órganos competentes.*

1. La competencia para la imposición de las sanciones previstas en la ley corresponderá:

a) Al director gerente de “Puertos Canarios”, en caso de infracciones leves.

b) Al presidente de “Puertos Canarios”, a propuesta del director gerente, en los supuestos de infracciones graves.

c) Al consejo de administración, a propuesta del presidente en los supuestos de infracciones muy graves.

2. La cuantía de las multas podrá ser actualizada o modificada por el Gobierno de Canarias, de acuerdo con las variaciones que experimenten los índices de precios al consumo.

3. El importe de las multas e indemnizaciones por daños ocasionados a los bienes e instalaciones portuarias, se considerará ingresos propios de «Puertos Canarios» o de los cabildos insulares en los de su competencia.

4. En infracciones en puertos o instalaciones de titularidad y de gestión de los cabildos insulares, los órganos competentes serán los de las citadas administraciones, conforme a su legislación específica.

Artículo 78. *Prescripción de las sanciones.*

Las sanciones impuestas por infracciones muy graves prescriben a los tres años, las impuestas por infracciones graves a los dos años y las impuestas por infracciones leves al año. El plazo de prescripción de las sanciones se inicia el día siguiente a aquél en que ha adquirido firmeza la resolución que las impone.

Artículo 79. *Multas coercitivas.*

1. Para la ejecución de los actos administrativos consecuencia de un expediente sancionador que impliquen una obligación, la autoridad portuaria puede imponer multas coercitivas, de acuerdo con lo que dispone la legislación administrativa general y con los correspondientes requerimientos y advertencias previos.

2. La competencia para fijar las multas coercitivas es del mismo órgano que ha dictado la resolución del expediente sancionador y el importe de cada una de ellas no puede ser superior al veinte por ciento de la cuantía de la sanción.

3. La imposición de multas coercitivas es independiente de la imposición de multas en concepto de sanción, y es compatible con ésta.

Artículo 80. *Responsabilidad por daños causados al dominio público.*

1. La imposición de sanciones es independiente de la obligación, exigible en cualquier momento, de restituir los bienes y de reponer la situación alterada al estado anterior a la comisión de la infracción, y de la obligación de indemnizar los daños y los perjuicios causados.

2. En el supuesto de que la reparación de un daño sea urgente para garantizar el buen funcionamiento del puerto, la dársena, la instalación marítima o la marina interior, el gestor público o privado encargado de la explotación la llevará a cabo de forma inmediata. En este caso, los gastos correspondientes van a cargo del causante.

3. Si la restitución y la reposición al estado anterior no es posible y se han producido daños y perjuicios, los responsables de la infracción abonarán las indemnizaciones que correspondan. La cuantía de la indemnización, que en ningún caso puede ser inferior al valor

del beneficio obtenido por el infractor, se fijará según los siguientes criterios, aplicando aquel que proporcione el valor mayor:

a) El valor teórico de la restitución y la reposición.
b) El valor de los bienes maltrechos.
c) El beneficio obtenido por el infractor con la actividad ilegal.

4. Corresponde al mismo órgano competente para imponer la sanción establecer la obligación de restituir y de reponer la situación alterada a su estado anterior, y también fijar el importe de la indemnización, con la instrucción previa del expediente administrativo correspondiente.
5. Las medidas previstas en este artículo no tienen carácter de sanción.

Artículo 81. *Ejecución forzosa.*

1. El importe de las multas y de los gastos ocasionados por la ejecución subsidiaria de las actuaciones de restitución y de reposición de los bienes al estado anterior a la comisión de la infracción, y también el importe de las indemnizaciones por daños y perjuicios, puede ser exigido por vía de apremio.
2. La suspensión de las resoluciones dictadas en virtud del apartado 1 requiere que el interesado garantice el importe mediante la constitución de una fianza o un depósito suficiente.

CAPÍTULO III

Medidas de policía portuaria

Artículo 82. *Abandono de barcos.*

1. El director gerente de «Puertos Canarios» podrá adoptar las medidas necesarias para garantizar el tráfico portuario y la disponibilidad de los espacios portuarios, atraques y puntos de amarre. A tales efectos, podrá proponer al Consejo de Administración que adopte la declaración de situación de abandono en el puerto de un barco, lo que permitirá su traslado, varada o fondeo, según aconseje su estado de conservación.
2. La adopción del citado acuerdo exige, en todo caso, la notificación personal a su titular, armador, consignatario o naviero, y en el caso de que no fuera ésta posible, la publicación en el «Boletín Oficial de Canarias», y el otorgamiento del trámite de vista del expediente y audiencia del interesado.
3. Se presume que existe abandono del barco en el puerto, cuando estuviera atracado, amarrado o fondeado en el mismo lugar dentro del puerto, durante más de seis meses consecutivos sin actividad apreciable exteriormente, y no se hubieran abonado las tarifas y/o cánones correspondientes a dichos periodos.
4. En los supuestos en que se declare la situación de abandono del barco en el puerto, el Consejo de Administración de «Puertos Canarios», podrá adoptar las medidas que garanticen la actividad portuaria en la legislación estatal sobre puertos, sin perjuicio de solicitar de la Administración Marítima su auxilio para garantizar la navegación y operatividad del puerto, así como la seguridad del buque.
5. El impago de las tarifas o cánones previstos en el apartado 3 de este artículo, así como de los gastos ocasionados por el traslado, varada, fondeo u otros como consecuencia del abandono, una vez notificada aquella situación, permitirá a «Puertos Canarios» iniciar la vía de apremio y, en su caso, acordar el embargo del barco.

Artículo 83. *Medidas para garantizar el cobro de los ingresos.*

1. El impago de tres recibos consecutivos o cinco alternos de las tarifas o cánones por los servicios portuarios, o por la utilización y explotación de bienes portuarios, faculta al Consejo de Administración de «Puertos Canarios» para suspender temporalmente la prestación del servicio a los particulares o entidades deudoras y para impedir, en su caso, la utilización del espacio portuario.

2. De igual modo, el Consejo de Administración podrá exigir, en los casos de barcos con deudas impagadas a «Puertos Canarios», el previo pago de la tarifa por el servicio o canon de ocupación antes de autorizar la entrada al puerto o la utilización de los espacios portuarios. A estos efectos, podrá requerir al propietario o titular del barco para que deposite en las dependencias de «Puertos Canarios» las garantías económicas o avales bancarios suficientes, que cubran las cantidades adeudadas y las que se prevea que se devengarán.

Disposición adicional primera.

Mientras no se proceda a delimitar la zona de servicio de los puertos e instalaciones portuarias, de acuerdo con lo establecido en el artículo 6.2 de esta Ley, se considerará zona de servicio de los puertos e instalaciones portuarias de la Comunidad Autónoma de Canarias el conjunto de espacios y superficies de agua, incluidos en la zona de servicio existente a la entrada en vigor de la presente Ley, delimitadas en las actas de traspaso correspondientes.

Disposición adicional segunda.

A los efectos previstos en el artículo 2.3 de la presente Ley, el consejero competente en materia de puertos publicará la relación de espacios portuarios que puedan ser segregados de la zona de servicio de los puertos de interés general de la Comunidad Autónoma de Canarias, tramitándose el expediente de conformidad con lo establecido en la disposición adicional decimoséptima de la Ley 27/1992, de 24 de noviembre, de Puertos del Estado y de la Marina Mercante, modificada por la Ley 62/1997, de 26 de diciembre.

Disposición adicional tercera.

1. Los funcionarios de la Comunidad Autónoma de Canarias que a la entrada en vigor de esta Ley se encontraran prestando sus servicios en los cuerpos y escalas correspondientes, en los puertos de titularidad de Canarias, podrán optar en el plazo de seis meses a contar desde la entrada en vigor de la presente Ley, por:

a) Incorporarse como personal laboral a «Puertos Canarios» con reconocimiento de la antigüedad que les corresponda a efectos de la percepción del correspondiente complemento retributivo, quedando en sus cuerpos o escalas de origen en la situación de excedencia voluntaria a que se refiere el artículo 29.3.a) de la Ley 30/1984, de 2 de agosto, de Medidas para la Reforma de la Función Pública. En todo caso, al producirse su incorporación como funcionarios a sus cuerpos o escalas de origen, acumularán a efectos de su antigüedad, el tiempo desempeñado como personal laboral en «Puertos Canarios».

b) Continuar en la situación administrativa de servicio activo, permaneciendo en la consejería de origen, sin cambio de residencia.

c) Optar por alguna de las plazas de «Puertos Canarios», que en atención a la naturaleza de sus funciones o contenido, pudieran quedar reservadas a personal funcionario, en atención a lo previsto en el artículo 37.1 de esta Ley, siempre que ostenten los requisitos exigidos para ello.

d) Optar a una de las plazas que deban ser transferidas a los cabildos insulares, para la gestión de los puertos de sus competencias.

A falta de opción en el plazo señalado, se entenderá que optan por la solución prevista en el apartado a) de esta disposición.

2. El personal laboral de la Administración Pública de la Comunidad Autónoma de Canarias que preste sus servicios en los puertos de titularidad autonómica, se incorporará a «Puertos Canarios» o en su caso a un cabildo insular, con dicha condición, por ministerio de la Ley.

3. La incorporación como personal laboral de «Puertos Canarios», resultante de la aplicación de lo dispuesto en los apartados anteriores, se efectuará asignándoles las tareas y funciones que correspondan a su titulación y categoría profesional, con respeto de todos sus derechos laborales y, en particular, los de reingreso a puesto vacante correspondiente a su grupo y categoría, similar o análoga; participar, en su condición de personal laboral de la Administración Pública de la Comunidad Autónoma, en los concursos de traslado y promoción interna que, para la provisión de puestos de trabajo, convoque la Administración autonómica; siéndole de aplicación el convenio del personal laboral de la Comunidad

Autónoma de Canarias vigente en cada momento salvo que, en su caso, opten por el convenio colectivo que rija para «Puertos Canarios».

Téngase en cuenta que se dejan sin efecto las opciones adoptadas en esta disposición establecidas por la disposición adicional 1 de la Ley 5/2007, de 16 de marzo. Ref. BOE-A-2007-7793

Disposición adicional cuarta.

1. En las lonjas portuarias de pescado se deberán realizar las actividades de control del proceso de comercialización en origen, gestión de las instalaciones de comercialización de la primera venta, explotación de un servicio comercial y aquellas otras operaciones complementarias o vinculadas con las funciones de comercialización y control de los productos de la pesca fresca.

2. La gestión de las instalaciones de la lonja se efectuará por la correspondiente cofradía de pescadores del puerto, para lo cual se otorgará por la consejería competente en materia de puertos la pertinente concesión demanial que habilite su ocupación y aprovechamiento.

3. El título administrativo que permita la explotación de la lonja y ocupación de los bienes de dominio público portuario podrá autorizar la realización por la cofradía de pescadores de determinadas actividades o prestación de servicios a usuarios del puerto en el que gestionen los servicios de la lonja de primera venta de pescado fresco. De igual forma, las actividades complementarias para el sector pesquero, tales como suministro de combustible, varadero, reparaciones y marina seca, podrán efectuarse por las cofradías de pescadores siempre que se incluyan en el título administrativo que habilite la ocupación y explotación de la lonja.

4. El procedimiento de otorgamiento exigirá, en todo caso, el trámite de información pública y se someterá a lo establecido en la legislación reguladora del dominio público marítimo-terrestre estatal hasta tanto proceda el Gobierno de Canarias a dictar las normas procedimentales pertinentes.

5. En el supuesto de que la cofradía de pescadores del correspondiente puerto rechazara o renunciara con posterioridad a la gestión de las instalaciones de la lonja, «Puertos Canarios» o, en su caso, el cabildo insular, podrá convocar concurso público para la explotación de las actividades e instalaciones a que se refiere el número 3 de esta disposición.

En los puertos en que no esté garantizada la gestión de las instalaciones de la lonja, el desembarco de productos de la pesca fresca y las operaciones portuarias vinculadas con el proceso de comercialización de aquéllos, será regulado mediante decreto del Gobierno de Canarias.

Disposición adicional quinta.

A los efectos previstos en la Ley 14/1990, de 26 de julio, en redacción dada por la Ley 8/2001, de 8 de diciembre, se sustituye la denominación «Puertos de Interés Regional», por «Puertos de Interés General de la Comunidad Autónoma de Canarias».

Disposición adicional sexta.

A los efectos previstos en el artículo 2.4 de esta Ley, el Gobierno de Canarias llevará a cabo las iniciativas y gestiones precisas para la segregación de los espacios pesqueros y los destinados a usos náuticos deportivos, de las zonas de servicio de los Puertos de Interés General del Estado, en los términos y condiciones previstas en la legislación de Puertos del Estado y de la Marina Mercante.

Disposición transitoria primera.

1. La Administración competente percibirá por los servicios y actividades que preste, las contraprestaciones económicas que venía obteniendo el centro directivo correspondiente de la consejería competente en materia de puertos. Estas contraprestaciones mantendrán su

estructura, cuantía y elementos sustanciales hasta su sustitución por el régimen previsto en esta Ley.

2. Los cánones y demás ingresos de Derecho Público por ocupación o aprovechamiento especial del dominio público portuario se considerarán ingresos propios de la Administración competente.

Disposición transitoria segunda.

1. Hasta tanto se apruebe la norma reglamentaria que desarrolle el procedimiento de otorgamiento de las concesiones y autorizaciones del dominio público portuario, resultará de aplicación lo dispuesto en la legislación estatal reguladora del dominio público marítimo-terrestre, con las salvedades establecidas en esta Ley.

2. La modificación y extinción de las concesiones y el régimen jurídico de las autorizaciones se regulará por lo dispuesto en la legislación de costas, hasta tanto se apruebe el reglamento de ejecución y desarrollo de la presente Ley.

Disposición transitoria tercera.

1. El plazo de duración de las concesiones para la construcción y explotación de puertos deportivos otorgadas con anterioridad a la entrada en vigor de la presente ley será el establecido en el respectivo título concesional.

2. El plazo total de duración, incluyendo tanto el periodo inicial de vigencia como el de las eventuales prórrogas que pudieran otorgarse no podrá exceder, en ningún caso, los setenta y cinco años desde la fecha de su otorgamiento.

Disposición final primera. *Constitución y puesta en funcionamiento de «Puertos Canarios».*

1. La constitución de «Puertos Canarios» tendrá lugar en el momento de entrada en vigor de la presente Ley, si bien su puesta en funcionamiento se producirá con el nombramiento de los miembros de su Consejo de Administración.

En el plazo de un año el Gobierno ejecutará lo establecido en la disposición transitoria tercera en relación con la disposición adicional primera, número 12 de la Ley 14/1990, de 26 de julio, de Régimen Jurídico de las Administraciones Públicas de Canarias, en la redacción dada por la Ley 8/2001, de 3 de diciembre.

En dicho momento, «Puertos Canarios» se subrogará en las obligaciones jurídicas y económicas que en materia de infraestructuras portuarias hubiere celebrado el Gobierno de Canarias con cargo al programa presupuestario 513 F, sin que la relación jurídica pública y las prerrogativas inherentes a la contratación administrativa sufrieren alteración alguna, correspondiendo a «Puertos Canarios» su ejercicio y aplicación.

2. Los reajustes de anualidades que en cumplimiento de lo establecido en el párrafo anterior se efectúen por «Puertos Canarios», se sujetarán al procedimiento actualmente establecido.

3. Constituido «Puertos Canarios», a su entrada en funcionamiento quedarán transferidos al mismo los bienes y derechos de titularidad de la Comunidad Autónoma de Canarias adscritos al servicio de puertos.

Disposición final segunda. *Desarrollo reglamentario.*

El Gobierno de Canarias dictará, a propuesta de la consejería competente en materia de puertos, las disposiciones necesarias para el desarrollo y ejecución de la presente Ley.

Disposición final tercera. *Legislación supletoria.*

Supletoriamente, en lo relativo a la materia de puertos, será de aplicación lo establecido en la legislación estatal vigente.

Disposición final cuarta. *Entrada en vigor.*

La presente Ley entrará en vigor a los treinta días de su publicación en el Boletín Oficial de Canarias.

ANEXO

Puertos e instalaciones marítimas y portuarias de titularidad de la Comunidad Autónoma de Canarias

Grupo I

Puertos de Interés General de la Comunidad Autónoma de Canarias

Nombre	Isla	Municipio
La Restinga.	El Hierro.	La Frontera.
Corralejo.	Fuerteventura.	La Oliva.
Morro Jable.	Fuerteventura.	Pájara.
Gran Tarajal.	Fuerteventura.	Tuineje.
Las Nieves.	Gran Canaria.	Agaete.
Arguineguín.	Gran Canaria.	Mogán.
Santa Águeda.	Gran Canaria.	San Bartolomé de Tirajana.
Playa Santiago.	La Gomera.	Alajeró.
Vueltas.	La Gomera.	Valle Gran Rey.
Órzola.	Lanzarote.	Haría.
Caleta del Sebo.	Lanzarote.	Teguise (La Graciosa).
Puerto del Carmen.	Lanzarote.	Tías.
Playa Blanca.	Lanzarote.	Yaiza.
Tazacorte.	La Palma.	Tazacorte.
Garachico.	Tenerife.	Garachico.
Playa San Juan.	Tenerife.	Guía de Isora.
Las Galletas.	Tenerife.	San Miguel.

Grupo II

Puertos deportivos

Nombre	Isla	Municipio
El Castillo/Caleta Fuste.	Fuerteventura.	Antigua.
Mogán.	Gran Canaria.	Mogán.
Puerto Rico.	Gran Canaria.	Mogán.
Pasito Blanco.	Gran Canaria.	San Bartolomé de Tirajana.
Taliarte.	Gran Canaria.	Telde.
Puerto Calero.	Lanzarote.	Yaiza.
Marina del Rubicón.	Lanzarote.	Yaiza.
Puerto Colón.	Tenerife.	Adeje.
La Galera.	Tenerife.	Candelaria.
Radazul.	Tenerife.	El Rosario.
Los Gigantes.	Tenerife.	Santiago del Teide.
Puerto de la Cruz.	Tenerife.	Puerto de la Cruz.

Grupo III

Instalaciones portuarias (Diques de abrigo)

Nombre	Isla	Municipio
El Cotillo.	Fuerteventura.	La Oliva.
Mogán.	Gran Canaria.	Mogán.
	Gran Canaria.	San Bartolomé de Tirajana.
La Aldea.	Gran Canaria.	San Nicolás.
Sardina del Norte.	Gran Canaria.	Gáldar.
San Cristóbal.	Gran Canaria.	Las Palmas GC.
Playa del Cable.	Lanzarote.	Arrecife.
Puerto Espíndola.	La Palma.	San Andrés y Sauces.
Puerto Naos.	La Palma.	Los Llanos de Aridane.
Tajao.	Tenerife.	Arico.
Candelaria.	Tenerife.	Candelaria.
El Médano.	Tenerife.	Granadilla.

Nombre	Isla	Municipio
Los Abrigos.	Tenerife.	Granadilla.
El Puertito de Güimar.	Tenerife.	Güimar.
San Marcos.	Tenerife.	Icod de los Vinos.

§ 124

Ley 10/2005 de 21 de junio, de puertos de las Illes Balears

Comunidad Autónoma de las Illes Balears
«BOIB» núm. 100, de 2 de julio de 2005
«BOE» núm. 179, de 28 de julio de 2005
Última modificación: 30 de mayo de 2026
Referencia: BOE-A-2005-12950

EL PRESIDENTE DE LAS ILLES BALEARS

Sea notorio a todos los ciudadanos que el Parlamento de las Illes Balears ha aprobado y yo, en nombre del Rey, y de acuerdo con lo que se establece en el artículo 27.2 del Estatuto de Autonomía, tengo a bien promulgar la siguiente Ley.

EXPOSICIÓN DE MOTIVOS

I

En el estadio actual del desarrollo del sistema autonómico de las Illes Balears, constituye una tarea inaplazable la regulación integral de los puertos y de otras instalaciones portuarias y marítimas mediante una norma con rango de ley que se ocupe de los aspectos fundamentales de su régimen jurídico. En el archipiélago balear la materia portuaria presenta lógicamente un relieve notorio, que va más allá de los aspectos estrictamente geográficos o de comunicaciones, ya que se trata de un sector de perfiles propios en el que confluyen elementos procedentes de la ordenación territorial y de las legislaciones medioambiental, turística y de transportes. Por todo eso, no es exagerado calificar este sector de estratégico para el desarrollo económico y social de esta comunidad autónoma.

Es precisamente esta dimensión la que justifica la singularidad de algunas de las soluciones adoptadas en la ley, entre las que son particularmente destacables las relativas a la planificación y la ordenación portuarias, a la creación de una administración portuaria potente, a la dinamización de los servicios portuarios y a la regulación de la actividad privada de explotación de los bienes y los servicios portuarios. Este planteamiento no puede desvincularse de la necesidad de poner en marcha una política portuaria que se inscriba claramente en las estrategias fundamentales para el progreso de las Illes Balears y que sea armónica con otras políticas sectoriales: compensación de la insularidad, desarrollo sostenible, gestión racional de los recursos y modelo turístico de calidad en el que la oferta de servicios ligados a la navegación deportiva o de ocio sea un componente esencial.

Referido a este último concepto, resulta muy necesaria la mención de la figura de la estación náutica, como instrumento de potenciación del sector náutico en su innegable aportación a la hora de concretar un verdadero modelo turístico de calidad. En esta misma línea, dicha iniciativa deberá encajar con el necesario cumplimiento del artículo 8 de la Ley

30/1998, de 29 de julio, del régimen especial de las Illes Balears, referido al sector náutico, que establece que se constituirá una comisión mixta comunidad autónoma de las Illes Balears y Administración del Estado, cuya misión será analizar las potencialidades del sector náutico balear y desarrollar un plan de medidas al efecto.

II

Esta ley se dicta en desarrollo del artículo 10.5 del Estatuto de Autonomía de las Illes Balears, que confiere a las instituciones de la comunidad autónoma la competencia exclusiva en materia de puertos no calificados de interés general por el Estado y de puertos de refugio y deportivos. No obstante, en consideración a las ideas expuestas, este título de competencias es complementado, en aspectos determinados, por otros preceptos estatutarios. En este sentido, tienen que tenerse en cuenta cuando menos los apartados 3, 4, 6, 11, 12 y 18 del artículo 10 del Estatuto, cuya virtualidad se traduce en una ampliación del campo de innovación legislativa.

Siguiendo estas coordenadas, la ley aparece como la primera disposición legal que prevé un tratamiento completo de los puertos de competencia autonómica. Hasta ahora, la materia sólo había sido objeto de atención parcial en las Directrices de Ordenación Territorial, en diversos instrumentos de planificación sectorial y en algunas disposiciones reglamentarias.

III

El articulado de la ley se ordena en seis títulos, uno de ellos preliminar, y diversas disposiciones adicionales, transitorias, derogatoria y finales, además de un anexo. El título preliminar concreta el objeto de regulación; los objetivos de política legislativa que se persiguen, expresados en coherencia con el carácter poliédrico y complejo de la materia portuaria; la delimitación de las instalaciones y los puertos sobre los que la Administración de la comunidad autónoma de las Illes Balears puede ejercer sus competencias, y también se recogen definiciones de carácter técnico que facilitan la tarea hermenéutica al aplicador de la norma.

El título I, que se dedica al régimen jurídico de los puertos, se abre con un primer capítulo que identifica los elementos integrantes del dominio público portuario, delimitados por la zona de servicio del puerto. El régimen de estos bienes es el establecido, con carácter general, por su legislación específica, si bien se tienen en cuenta las particularidades de su uso para finalidades de interés general o social.

El capítulo II, que se titula «Planificación y ordenación de los puertos», regula los planes directores como figuras de ordenación de los puertos y de otras instalaciones portuarias y marítimas, que principalmente han de contener los elementos propios de los antiguos planes de usos y sustituyen a los planes especiales como figuras de ordenación de los accesos, las edificaciones y los espacios de los puertos. Aunque el procedimiento especial de elaboración de estos instrumentos queda incluido en la esfera reglamentaria, la ley garantiza una adecuada participación institucional y social, con la voluntad inequívoca de llevar a cabo una política portuaria atenta a los intereses de la ciudadanía.

El capítulo II se completa con disposiciones que pretenden coordinar la aplicación de las figuras antes mencionadas con el urbanismo municipal, buscando una delimitación precisa de las competencias que corresponden a cada nivel administrativo y fortaleciendo el papel de la administración portuaria en la ordenación de los usos que tienen lugar en la zona de servicio de cada puerto. Finalmente, la ley dedica un espacio de regulación a las condiciones para la promoción de nuevos puertos y la ampliación sustancial de los existentes, materia en la que se conceden funciones de relieve especial a los consejos insulares.

El título II constituye un hito indiscutible en la configuración de los servicios que la Administración de la comunidad autónoma de las Illes Balears ha ido poniendo al servicio de la materia portuaria, ya que da carta de naturaleza a Puertos de las Illes Balears, la entidad pública que ha de asumir las funciones ejecutivas en esta materia, incluidas las potestades de carácter autorizador, las de recaudación tributaria y la sancionadora. En este título, se describen los rasgos esenciales de la organización del ente, que tienen que plasmarse en los estatutos que apruebe el Gobierno. Esta estructuración perfila un esquema basado en

criterios de profesionalidad y eficacia, sin minimizar la participación de los agentes económicos y sociales.

Los servicios que se prestan en los puertos son objeto de regulación en el título III, en el que se refleja un esquema conceptual próximo a la legislación estatal más reciente en la materia. En él se recoge una clasificación ya conocida, que distingue entre servicios portuarios (generales y básicos) y servicios comerciales. Particularmente destacable es el capítulo IV, dedicado a los servicios que necesariamente tienen que prestarse en las dársenas y los puertos deportivos, y que constituyen sin duda un estándar de calidad necesario en la oferta de servicios tanto a los ciudadanos residentes como a los aficionados al turismo náutico y deportivo.

El extenso título IV se refiere a la gestión del dominio público portuario. Se inicia con un capítulo dedicado al régimen de utilización, en el que destacan las prescripciones generales sobre usos permitidos y prohibidos y las reglas generales sobre autorizaciones y concesiones. En materia de autorizaciones se recoge una regulación que sintoniza claramente con la legislación comparada y se incorpora un conjunto de preceptos específicos para el uso de puestos de amarre de embarcaciones de recreo. Estos preceptos hacen posible un régimen temporal más amplio y un control más intenso de la administración portuaria sobre las transmisiones de derechos de uso en las dársenas y los puertos gestionados en régimen de concesión. A este efecto se crea el Registro General de usuarios de amarres en el cual tienen que inscribirse los titulares de los derechos mencionados.

La ley se ocupa de las concesiones con un cierto detenimiento, adoptando soluciones extraídas del derecho autonómico comparado, simplificando el procedimiento de otorgamiento e incorporando la novedad que supone la concesión de obra pública portuaria. En relación con el procedimiento, se prevé la iniciación de oficio, mediante la convocatoria del concurso correspondiente, o a solicitud de cualquier persona interesada. Asimismo, la ley trata con detalle la regulación de los trámites correspondientes a la tramitación y aprobación de los proyectos técnicos de ejecución y explotación. Finalmente, se incluyen reglas específicas para la prolongación de la explotación en las concesiones en las que ya hayan transcurrido dos terceras partes del plazo correspondiente. En el capítulo V, y principalmente en relación con las concesiones, se regulan los diversos tipos de fianzas con la finalidad de proporcionar las garantías más adecuadas para los intereses confiados a la tutela de la administración portuaria.

Dos partes bien delimitadas aparecen en el título V. Por una parte, el régimen sancionador; por otra, la regulación de la denominada policía portuaria. El primer bloque contiene un catálogo específico de infracciones y sanciones y una regulación mínima del ejercicio de la potestad sancionadora en consonancia con los planteamientos predominantes en nuestro derecho público. El segundo bloque, integrado por el capítulo IV, define el ámbito material para el ejercicio de las funciones de policía y recoge las técnicas jurídicas adecuadas para que se ejerzan adecuadamente.

Las disposiciones adicionales incorporan a la ley algunas decisiones fundamentales sobre la Red de Infraestructuras y de Instalaciones Portuarias, que es objeto del anexo, y sobre la modificación de la Ley 6/1999, de 3 de abril, sobre las Directrices de Ordenación Territorial.

TÍTULO PRELIMINAR

Disposiciones generales

Artículo 1. *Objeto.*

Constituyen el objeto de esta ley las siguientes cuestiones:

a) La ordenación de los puertos y de las instalaciones portuarias y marítimas de competencia de la Administración de la comunidad autónoma de las Illes Balears, como también la regulación de la planificación, la construcción, la organización, la gestión, el régimen económico financiero y el de policía administrativa.

b) La limpieza y la vigilancia de las aguas costeras definidas por la legislación estatal de aguas, en los términos previstos en esta ley y en el ámbito de competencias de la comunidad autónoma de las Illes Balears.

Artículo 2. *Objetivos fundamentales.*

En el marco de lo que dispone el artículo anterior, la administración autonómica se propone los objetivos fundamentales siguientes:

a) Ordenar el sistema portuario de las Illes Balears, de acuerdo con los principios rectores de las políticas económicas y territoriales.
b) Establecer el régimen jurídico de los puertos y de las instalaciones portuarias y marítimas.
c) Organizar y regular la administración portuaria de la comunidad autónoma con criterios de eficacia y de eficiencia.
d) Armonizar el sistema portuario con la planificación territorial y urbanística y la preservación del litoral, en consonancia con sus valores culturales, patrimoniales, paisajísticos y medioambientales.
e) Asegurar la protección y la defensa del dominio público portuario de titularidad autonómica.
f) Regular las actividades que se desarrollan en el ámbito portuario, garantizando a los usuarios una prestación adecuada de los servicios portuarios de acuerdo con criterios de calidad.
g) Introducir un régimen específico de infracciones y sanciones en las materias reguladas en esta ley.
h) Prevenir, limpiar, preservar y mejorar la calidad de las aguas costeras y su vigilancia, inspección y gestión, en los términos previstos en esta ley y en el ámbito de competencias de la comunidad autónoma de las Illes Balears.

Artículo 3. *Puertos de competencia autonómica.*

1. Son competencia de la Administración autonómica de las Illes Balears:

a) Los puertos, las marinas y las instalaciones portuarias y marítimas adscritos a la comunidad autónoma que permitan la realización de operaciones de tránsito portuario y presten servicios a las actividades pesqueras, deportivas o náutico-recreativas, siempre que no sean declarados de interés general del Estado.
b) Los puertos con calificación de interés general cuando el Estado no se reserve su gestión y se produzca la adscripción a la Administración de la comunidad autónoma de las Illes Balears, así como aquellos que determine el Estado por cualquier forma jurídica.
c) En todo caso, los puertos y las instalaciones delimitados en los planos que acompañan al Real Decreto 450/1985, de 20 de febrero, de traspaso de funciones y servicios del Estado en materia de puertos a la comunidad autónoma de las Illes Balears, y posteriores planos y actos de adscripción.

2. La presente ley es también aplicable a la ordenación y gestión de los servicios portuarios que se prestan en aguas, infraestructuras e instalaciones adscritas a la Administración de la comunidad autónoma que no estén incluidas expresamente en la declaración de puertos de interés general.
3. Quedan excluidos del ámbito de aplicación de esta ley los puertos y las instalaciones marítimas cuya competencia exclusiva corresponda al Estado.

Artículo 4. *Definiciones.*

1. A los efectos de esta ley, se definen los conceptos siguientes:

a) Litoral: Todas aquellas zonas comprendidas en los límites determinados por la legislación estatal de costas.
b) Puerto: El conjunto de infraestructuras, instalaciones, espacios terrestres y aguas marítimas adscritas, que permita la realización de las actividades de tráfico portuario y la prestación de los servicios correspondientes.

c) Zona de servicio del puerto: Zona formada por las superficies de tierra y agua, así como la de reserva necesarias para llevar a cabo las actividades propias y complementarias del puerto y delimitada como tal. La zona de servicio se divide en:

Zona I, o interior de las aguas portuarias, que comprende los espacios incluidos dentro de los diques de abrigo y, en su defecto, las zonas necesarias para las maniobras de atraque y de revirada.

Zona II, o exterior de las aguas portuarias, que comprende las zonas de entrada, maniobra y posible fondeo, subsidiarias del puerto correspondiente y sujetas a control tarifario.

d) Dársena: El conjunto de superficies de tierra y agua incluidas en la zona de servicio de un puerto preexistente y destinadas preferentemente a dar servicio a la flota mercante, pesquera o deportiva o a las actividades turísticas o recreativas complementarias.

e) Instalación portuaria: Las obras civiles de infraestructura y las de edificación o superestructura, como también las instalaciones mecánicas y las redes técnicas de servicio, construidas o ubicadas en el ámbito portuario y destinadas a realizar o a facilitar el tráfico portuario.

f) Instalación marítima: Toda obra fija o instalación desmontable que, sin reunir los requisitos necesarios para ser considerada como puerto o dársena, ocupa espacios de dominio público marítimo-terrestre no incluidos en la zona de servicio del puerto, y se destina, exclusivamente o principalmente, al uso de embarcaciones de pesca, deportiva, de recreo o tráfico turístico.

2. El Plan general de puertos de las Illes Balears establecerá la clasificación de los tipos de puertos y de instalaciones portuarias y marítimas, así como las características y los servicios que corresponden a cada categoría.

TÍTULO I

Régimen jurídico de los puertos

CAPÍTULO I

El dominio público portuario

Artículo 5. *Bienes demaniales.*

Integran el dominio público portuario de titularidad de la comunidad autónoma las superficies de tierra, las obras y las instalaciones que la consejería competente afecte a usos o servicios portuarios, así como las obras e instalaciones realizadas sobre el dominio público marítimo-terrestre adscrito para finalidades portuarias.

Artículo 6. *Zona de servicio del puerto.*

1. Para todos los puertos y las instalaciones que son competencia de la Administración de la comunidad autónoma, en el correspondiente plan de uso y gestión del puerto se delimitará una zona de servicio, en la cual se incluirán los espacios, las superficies y las láminas de agua necesarios por la ejecución de las actividades portuarias, así como los espacios de reserva que garanticen la posibilidad de desarrollo o de ampliación de la actividad portuaria.

2. La aprobación de la delimitación de la zona de servicio lleva implícita la declaración de utilidad pública, a los efectos previstos en la legislación de expropiación forzosa, de los bienes de propiedad privada, como también la afectación al uso público portuario de los bienes patrimoniales o de dominio público de la Administración de la comunidad autónoma que sean de interés para el puerto.

3. Antes de la aprobación de la delimitación de la zona de servicio será necesario contar con el informe favorable de adscripción previsto en la legislación de costas en el supuesto de afectación de nuevo dominio público marítimo-terrestre.

Artículo 7. *Uso de los bienes demaniales.*

1. La utilización del dominio público portuario se regirá por lo que establece esta ley, las normas reglamentarias que la desarrollen y el Plan general de puertos y planes de uso y gestión de los puertos, de acuerdo con la legislación reguladora del dominio público marítimo terrestre cuando así corresponda.

2. La gestión de los bienes de dominio público incluidos en la zona de servicio del puerto y afectos al servicio público portuario corresponde a Puertos de las Illes Balears, entidad que asume todas las facultades administrativas sobre estos bienes.

3. Puertos de las Illes Balears puede autorizar el uso de dominio público portuario a los órganos de la Administración de la comunidad autónoma a otras administraciones públicas, sin límite de tiempo, siempre que:

a) La utilización de los bienes se solicite para finalidades de interés general que sean compatibles con la exploración del puerto.

b) Se formalice el convenio correspondiente, en el cual se determinen las condiciones de utilización, así como las tasas y los gastos que debe asumir el organismo autorizado.

4. Puertos de las Illes Balears puede ceder el uso del dominio público portuario a las entidades sin ánimo de lucro que lo soliciten para finalidades de interés social, con las mismas condiciones establecidas en el apartado anterior.

5. Los campos de boyas y fondeos ordenados, gestionados por la administración o mediante concesión, situados en zonas de servicio portuario, cuya función sea ordenar y proveer capacidad de estancia o de hibernación para embarcaciones, conforme a la planificación del Plan general de puertos, serán considerados infraestructuras portuarias esenciales a los efectos de esta ley. Estos espacios serán susceptibles de adscripción al dominio público portuario.

6. La gestión y el mantenimiento de la red de rampas públicas para la puesta al agua de embarcaciones y sus aparcamientos asociados, definidas en el Plan general de puertos, constituyen un servicio esencial del sistema portuario para garantizar el acceso universal al mar.

CAPÍTULO II

Planificación y ordenación de los puertos

Sección 1.ª Plan general de puertos

Artículo 8. *Naturaleza y objetivos.*

1. El Plan general de puertos es el documento que recoge la ubicación y la clasificación de todas las instalaciones portuarias de las Illes Balears, con criterios de sostenibilidad medioambiental y de equilibrio territorial entre todas las zonas del territorio de las Illes Balears, cuidando las interrelaciones de las zonas costeras con las de interior, coordinando estas instalaciones con las redes de transporte terrestre y dando respuesta a las necesidades comerciales, industriales, pesqueras y deportivas del sistema portuario de las Illes Balears.

2. El Plan general de puertos establecerá las bases para el desarrollo de unas infraestructuras que posibiliten un transporte marítimo de acuerdo con la situación de pluriinsularidad de esta comunidad autónoma.

En este sentido, desarrollará y potenciará las bases para la implantación de un sistema de transporte marítimo de personas y mercancías que garanticen, por un lado, una correcta vertebración del territorio de la comunidad autónoma, y, por otro, una óptima posición para el transporte marítimo entre las Illes Balears y el continente, mediante una distribución territorial de las instalaciones adecuada para ambos fines.

3. Desde un estricto punto de vista medioambiental y, por ende, con criterios de aprovechamiento óptimo de los espejos de agua disponibles, el Plan general de puertos dará respuesta a la necesidad de amarres y de servicios complementarios del sector náutico, con prioridad de la flota pesquera y las actividades comerciales relacionadas con el turismo

náutico y, en general, de todas aquellas actividades de carácter lúdico y deportivo, cuidando muy especialmente de un mejor reparto territorial de las instalaciones.

Con el fin de ahorrar ocupaciones de lámina de agua y evitar su consiguiente impacto medioambiental, el Plan general de puertos preverá una red de marinas secas, fijando su ubicación con criterios de proporcionalidad territorial, situándolas adecuadamente en función de la demanda previsible en cada zona y con criterios de preservación medioambiental, mediante la adecuada integración en cada entorno. Asimismo, el Plan general de puertos regulará el servicio de mantenimiento de embarcaciones en varaderos que resulte proporcional a la capacidad de la infraestructura en la que estos se ubiquen, con especial referencia a las medidas preventivas, correctoras y de control medioambientales que se deberán cumplir en la gestión de los referidos servicios.

4. El Plan general de puertos establecerá los criterios generales de la ordenación portuaria a los que deberán ajustarse los diferentes planes de uso y gestión, fijando las prioridades del sistema portuario y de sus usos, los modelos de equipamientos y servicios portuarios así como las normas generales de coordinación de los planes de uso y gestión con los instrumentos propios de la ordenación territorial y las normas urbanísticas.

Artículo 9. *Composición.*

El Plan general de puertos de las Illes Balears se divide en cuatro secciones: la sección de Mallorca, la de Menorca, la de Ibiza y la de Formentera. Cada sección recogerá todas las instalaciones portuarias, dársenas e instalaciones marítimas de las cuatro islas principales y, si corresponde, de las islas o los islotes adyacentes.

Artículo 10. *Categorías.*

Se establecen cuatro categorías de puertos, con independencia de la administración de la que dependan:

Categoría A. Puertos comerciales con uso y tráfico integral, que son aquellos aptos para albergar todo tipo de tráfico, interinsular y con el continente, así como usos comerciales, industriales, pesqueros, deportivos y mixtos.

Categoría B. Puertos comerciales, industriales, pesqueros y deportivos con tráfico interinsular.

Categoría C. Puertos deportivos, pesqueros o mixtos.

Categoría D. Instalaciones marítimas.

Las marinas secas y las naves de hibernación interior reconocidas en el Plan general de puertos se considerarán, a todos los efectos funcionales y de planificación, como una extensión operativa de almacenamiento de la capacidad de amarraje del sistema portuario, y adquirirán un papel equivalente en la planificación a las instalaciones de la lámina de agua.

Artículo 11. *Contenido.*

El Plan general de puertos contendrá las siguientes determinaciones en cada una de sus secciones:

Categoría 1. Número de puertos y localización de estos.

Categoría 2. Categoría de cada puerto y especificaciones sobre los usos y tráfico de estos.

Categoría 3. Tamaño previsto: extensión de sus láminas de agua, número y tipos de amarres, varaderos y marinas secas asociadas así como capacidad de estas.

Categoría 4. Datos relativos a las edificaciones y su tipología. Extensión de las zonas de servicio en tierra.

Categoría 5. Previsión de enlaces con la red de carreteras.

Categoría 6. Número y tipo de instalaciones marítimas y superficie de estas.

Categoría 7. Número de dársenas y superficie de estas.

Artículo 12. *Procedimiento de aprobación y modificación.*

1. La elaboración y la tramitación del Plan general de puertos le corresponde a Puertos de las Illes Balears, de acuerdo con el procedimiento y el contenido que reglamentariamente se determinen, y con independencia de la administración de la que dependan los puertos que en dicho plan general se incluyan.

2. En todo caso, este procedimiento deberá garantizar la participación de las administraciones con competencias afectadas y, en particular, la del ministerio con competencias en materia de costas, sin que este obvie el informe vinculante relativo a la adscripción del dominio público marítimo terrestre en los supuestos establecidos por la legislación específica.

3. El proyecto de Plan general de puertos que elabore Puertos de las Illes Balears deberá someterse a información pública por un plazo no inferior a un mes así como a la tramitación medioambiental recogida por la legislación sectorial vigente, mediante la evaluación de los impactos que se prevean.

4. La aprobación definitiva corresponde al Consejo de Gobierno, que lo aprobará mediante decreto.

5. Las modificaciones del Plan general de puertos serán tramitadas y aprobadas siguiendo el mismo procedimiento.

Sección 2.ª Los planes de uso y gestión

Artículo 13. *Naturaleza y contenido.*

1. Las directrices sobre el uso y la gestión de los puertos y de las instalaciones marítimas reguladas en esta ley se reserva a los planes de uso y gestión de los puertos, en el marco del Plan general de puertos de las Illes Balears. La asignación de los usos portuarios en el litoral que establezcan estos planes prevalecerá sobre cualquier otra norma o instrumento urbanístico o de ordenación territorial.

2. En los términos que reglamentariamente se establezcan, los planes de uso y gestión podrán incluir directrices sobre uno o más puertos e instalaciones marítimas contiguos que se encuentren fuera de la zona de servicio de los puertos y que deban adscribirse formalmente a uno de los puertos que son competencia de la comunidad autónoma.

3. Los planes de uso y gestión incluirán las determinaciones relativas a:

a) La delimitación de la zona de servicio, incluyendo las adscripciones de dominio público correspondientes y dividiendo las aguas portuarias en zona 1 y zona 2.

b) La asignación de usos en el ámbito portuario y la justificación de su necesidad o conveniencia, de acuerdo con criterios objetivos, transparentes y no discriminatorios, así como las medidas dirigidas a satisfacer adecuadamente la prestación de los servicios portuarios y a garantizar su seguridad.

c) Los criterios de ordenación, uso y gestión de las edificaciones, las instalaciones y los espacios portuarios, de acuerdo con las especificaciones generales marcadas por el Plan general de puertos.

d) Los planes de uso tendrán que delimitar zonas de gestión reservadas a entidades náutico-deportivas sin ánimo de lucro siempre que la naturaleza del puerto lo haga posible.

4. Asimismo, siguiendo las pautas reguladas por el Plan general, los referidos planes tienen que contener las previsiones de desarrollo del puerto y la conexión con las redes de transporte terrestre y de servicios, la ordenación de las edificaciones de acuerdo con el entorno urbano próximo al puerto, incluyendo determinaciones sobre usos urbanísticos tales como tipología, altura, volumen, ocupación y aparcamientos, así como las medidas relativas a protección medioambiental y patrimonial y los planes de emergencias.

Artículo 14. *Procedimiento de aprobación.*

1. La elaboración de los planes de uso y gestión de nuevos puertos y de ampliaciones de los existentes, promovidos por una iniciativa particular, corresponderá a esta, que deberá presentar la correspondiente propuesta de plan junto con el proyecto básico y la memoria de la instalación.

2. La elaboración de los planes de uso y gestión en los restantes supuestos corresponde a Puertos de las Illes Balears.

3. La tramitación y la aprobación inicial de los planes corresponden, en todos los casos, a Puertos de las Illes Balears, de acuerdo con el procedimiento reglamentario, que tiene que garantizar la intervención suficiente de las administraciones públicas con competencias afectadas y, en particular, la del ministerio con competencia en materia de costas, así como el trámite de información pública por un plazo no inferior a un mes y el de la evaluación adecuada del impacto medioambiental.

4. La aprobación definitiva corresponde al consejero competente en materia de puertos mediante orden.

Artículo 15. *Obras urgentes o excepcionales.*

1. Sólo pueden autorizarse obras no previstas en el plan de uso y gestión del puerto en casos de urgencia acreditada o de interés público excepcional. Oído el ayuntamiento correspondiente, estas circunstancias tienen que ser apreciadas por el Consejo de Gobierno.

2. Una vez aprobada la ejecución de las obras, tiene que iniciarse el procedimiento de revisión o modificación del plan vigente.

Artículo 16. *Modificación de los planes.*

1. Las modificaciones del Plan de uso y gestión de los puertos que tengan carácter sustancial se someterán al procedimiento de aprobación indicado en el artículo 9. Cuando la modificación no tenga este carácter será aprobada por Puertos de las Illes Balears, oído el ayuntamiento correspondiente. Previamente se abrirá un trámite de información pública por un plazo de 30 días.

2. A estos efectos, tendrá carácter de modificación sustancial la ampliación superior a un 30% de la superficie ocupada en el mar con obras de infraestructura o de la superficie terrestre de la zona de servicio.

3. La aprobación inicial del proyecto de modificación podrá suponer la suspensión total o parcial del Plan de uso y gestión del puerto.

4. Las modificaciones del Plan director sectorial precisarán informe del ministerio con competencias en materia de costas.

Sección 3.ª Coordinación con el planeamiento urbanístico

Artículo 17. *Principios.*

1. La ordenación urbanística de los puertos tiene que procurar su conexión e integración en el entorno urbano y la creación de las condiciones adecuadas para el desarrollo eficaz de las actividades portuarias.

2. Los instrumentos urbanísticos de planeamiento general calificarán la zona de servicio de los puertos como sistema general portuario y no podrán incluir determinaciones que supongan una interferencia o perturbación en la explotación portuaria.

3. Sin perjuicio de que los instrumentos de planeamiento general deban adaptarse al Plan general de puertos y planes de uso y gestión de los puertos, éstos podrán prever el régimen de ordenación que se aplicará mientras no se produzca la adaptación.

Artículo 18. *Informe de la administración portuaria.*

1. En el procedimiento de elaboración de los instrumentos de ordenación urbanística que afecten a los puertos y a las instalaciones reguladas en esta ley, las administraciones competentes deberán recabar en todo caso el informe de Puertos de las Illes Balears.

2. El informe al cual se refiere el apartado anterior deberá remitirse en un plazo máximo de dos meses y tiene carácter vinculante en lo que respecta a la ordenación de la zona de servicio de los puertos.

Artículo 19. *Control urbanístico.*

1. Son obras públicas de interés general y, por lo tanto, no sujetas a los actos de control preventivo municipal, las siguientes:

a) Las que se realicen en la zona de servicio del puerto.
b) Las que sean necesarias para la conexión del puerto con la red viaria y con los sistemas generales y locales.

2. Los actos de edificación y de uso de suelo que se lleven a cabo en la zona de servicio del puerto, quedan sometidos al expediente de autorización de Puertos de las Illes Balears. En dicho expediente se incorporará, preceptivamente, el informe urbanístico del municipio, que se debe emitir en el plazo de un mes. Dicho informe no será preceptivo en el caso de obras exclusivamente portuarias y que no tengan carácter sustancial, según lo previsto en el artículo 86.2 de la Ley 10/2005, de 21 de junio, de puertos de las Illes Balears.

Artículo 20. *Obras que afectan a la zona de servicio.*

1. Las obras a realizar en edificios colindantes con la zona de servicio del puerto no pueden ser autorizadas por las administraciones públicas competentes sin que se haya solicitado previamente un informe a Puertos de las Illes Balears.
2. El informe al cual se refiere el apartado anterior, que tiene carácter vinculante en lo que concierne a los aspectos relacionados directamente con la protección del dominio público portuario y la viabilidad de las actividades portuarias, tiene que emitirse en el plazo de un mes. Transcurrido el mencionado plazo sin que se haya emitido, se entenderá favorable.

Sección 4.ª Promoción de nuevos puertos y de ampliaciones sustanciales

Artículo 21. *Iniciativa.*

1. La iniciativa para la promoción de la construcción de nuevos puertos y para la ampliación sustancial de los existentes, corresponde a Puertos de las Illes Balears o a las personas físicas o jurídicas que estén interesadas.
2. A estos efectos, tendrá carácter de modificación sustancial la ampliación superior a un 30% de la superficie ocupada en el mar con obras de infraestructura o de la superficie terrestre de la zona de servicio.
3. La iniciativa particular ha de llevarse a cabo mediante una solicitud dirigida a Puertos de las Illes Balears que deberá ir acompañada, en los términos que reglamentariamente se determinen, de la propuesta de Plan de uso y gestión de la instalación resultante, de una memoria y de un proyecto básico en el que se describan el emplazamiento y las características esenciales de las nuevas infraestructuras o instalaciones.
4. Si el promotor del proyecto presentado, en caso de que haya habido concurso, no resulta adjudicatario de la concesión que finalmente se otorgue, tiene derecho a la compensación económica de los gastos que haya asumido.

Artículo 22. *Tramitación y aprobación de los planes de uso y gestión y de los proyectos básicos.*

1. En el caso de que Puertos de las Illes Balears considere conveniente la instalación que se presente, revisará y modificará, si procede, la propuesta de Plan de uso y gestión presentada, velando por su correcta adaptación a lo dispuesto por el Plan general de puertos, y la someterá acto seguido a la tramitación que corresponda conforme a la presente ley.
2. Aprobado definitivamente el Plan de uso y gestión, si el proyecto básico se considera adecuado por Puertos de las Illes Balears, se someterá este, antes de su aprobación, a informe del ministerio con competencia en materia de costas, a los efectos previstos en el artículo 49.2 de la Ley 22/1988, de 28 de julio, de costas, y a informe del órgano competente del consejo insular correspondiente, de carácter vinculante cuando se refiera a la promoción de nuevos puertos, informe que deberá emitirse en el plazo de un mes. Transcurrido dicho

plazo sin que el consejo insular lo haya remitido, se considerará favorable. Asimismo, se solicitará informe del ayuntamiento correspondiente, que no tendrá carácter vinculante y que deberá igualmente emitirse en el plazo de un mes.

3. Si el informe que debe emitir el consejo insular corresponde a un proyecto de ampliación sustancial, no tendrá carácter vinculante.

Si el informe fuera desfavorable, Puertos de las Illes Balears abrirá un período de consultas con los representantes de esa institución por un plazo mínimo de un mes.

Una vez transcurrido el trámite sin acuerdo, Puertos de las Illes Balears podrá aprobar el proyecto básico, el cual servirá de base al procedimiento para el otorgamiento de la concesión por concurso, de conformidad con lo establecido en el capítulo IV del título IV de esta ley.

4. Cuando la iniciativa sea de Puertos de las Illes Balears, el proyecto básico deberá someterse a las mismas tramitación y aprobación.

5. El acta de aprobación tiene que notificarse al solicitante y, si procede, a los titulares de concesiones y autorizaciones administrativas que tengan la condición de interesados, así como a las administraciones territoriales afectadas.

TÍTULO II

Organización administrativa

CAPÍTULO I

La administración portuaria

Artículo 23. *Concepto.*

1. La administración portuaria regulada en esta ley está integrada por la consejería competente en materia de puertos, la entidad Puertos de las Illes Balears y los entes que dependan de ella.

2. En el marco de la dirección superior del Gobierno, corresponde a la administración portuaria el ejercicio de las competencias atribuidas a la Administración de la comunidad autónoma de las Illes Balears en materia de puertos e instalaciones portuarias y marítimas.

Artículo 24. *Principios de actuación.*

La administración portuaria tiene que ajustar su actuación a los principios siguientes:

a) La utilización racional del litoral y de los recursos naturales.

b) La protección, el mantenimiento y la defensa del dominio público portuario.

c) El fomento de la participación de los agentes económicos y sociales en el diseño y la ejecución de la política portuaria.

d) La coordinación y la colaboración leal con el resto de administraciones públicas con competencias o intereses concurrentes en materia portuaria.

e) La organización y el funcionamiento de los servicios públicos de acuerdo con criterios de eficacia, eficiencia y buena administración.

f) La calidad en la prestación de servicios a los usuarios, garantizándoles un estatuto adecuado.

g) La eficiencia en la gestión económica, procurando la obtención de ingresos suficientes para financiar los gastos ordinarios y las inversiones propuestas.

h) La garantía de la seguridad de las empresas y los usuarios.

i) Facilitar el mantenimiento de las instalaciones portuarias de los bienes que tengan un valor patrimonial consolidado.

Artículo 25. *Funciones de la consejería competente en materia de puertos.*

1. La consejería competente en materia de puertos desarrolla la política del Gobierno en este sector de la actividad pública, orienta y controla la actuación de los entes que dependen de ella y ejerce las competencias que le atribuye esta ley.

2. Corresponde, en todo caso, al titular de esta consejería, además de lo previsto en la ley:

a) Elevar al Consejo de Gobierno los proyectos de decreto que tengan que dictarse en ejecución de esta ley.
b) Aprobar definitivamente los planes de uso y gestión de puertos.
c) Orientar y controlar la actuación de Puertos de las Illes Balears mediante la fijación de criterios y directrices de política portuaria.
d) Aprobar, mediante orden, los pliegos de condiciones generales para el otorgamiento de concesiones para la ocupación del dominio público portuario.
e) Elevar al Consejo de Gobierno la propuesta de Plan general de puertos para su aprobación.

CAPÍTULO II

El ente público Puertos de les Illes Balears

Sección 1.ª Naturaleza y régimen jurídico

Artículo 26. *Naturaleza jurídica.*

1. Se crea el ente Puertos de las Illes Balears como ente de derecho público, de los previstos en el párrafo 1 del artículo 1.b) de la Ley 3/1989, de 29 de marzo, de entidades autónomas y empresas públicas y vinculadas, con personalidad jurídica propia y plena capacidad de obrar para el cumplimiento de los fines que la ley atribuye. El ente se adscribe a la consejería competente en materia de puertos.
2. Puertos de las Illes Balears tiene encomendado, en los términos que prevé esta ley, el ejercicio de las competencias ejecutivas de la administración autonómica en materia de puertos y de instalaciones portuarias y marítimas y de otras atribuidas por esta ley u otra, entre otras las aguas costeras definidas en la legislación estatal de aguas, la prevención, la limpieza, la preservación y la mejora de la calidad de las aguas costeras y su vigilancia, inspección y gestión, en los términos previstos en esta ley y en el ámbito de competencias de la comunidad autónoma de las Illes Balears.
3. Para el cumplimiento más eficaz de sus funciones, y previa autorización del Consejo de Gobierno, Puertos de las Illes Balears puede crear sociedades mercantiles, agrupaciones de interés económico, consorcios, fundaciones o cualquier otra forma de personificación admitida en derecho, así como participar en las que ya estén constituidas.

Artículo 27. *Funciones.*

Para cumplir su finalidad institucional, Puertos de las Illes Balears ejerce las siguientes funciones:

a) La gestión, la protección, el mantenimiento y la defensa del dominio público portuario que se adscriba y el que pudiera afectar a la comunidad autónoma de las Illes Balears.
b) La participación en la planificación portuaria y en los procedimientos de elaboración de las disposiciones reglamentarias que se tengan que dictar en ejecución de esta ley.
c) La aprobación de los pliegos de condiciones generales para otorgar autorizaciones de ocupación del dominio público portuario, como también de las ordenanzas reguladoras de los servicios portuarios.
d) La aprobación técnica de los proyectos para construir o modificar y explotar los puertos, las dársenas y el resto de instalaciones y obras portuarias que sean competencia de la Administración de la comunidad autónoma de las Illes Balears, así como su proyección, construcción y explotación cuando sean de gestión directa.
e) La tramitación y la aprobación inicial del Plan general de puertos y los planes de uso y gestión de los puertos.
f) El fomento de la actividad económica de los puertos y la optimización de la gestión económica y la rentabilización del patrimonio y de los recursos que tenga asignados.
g) La colaboración, la cooperación y la participación en la preservación y la mejora medioambiental de las aguas costeras definidas en la legislación estatal de aguas, así como

en la prevención, la limpieza, la preservación y la mejora de la calidad de las aguas costeras, en el ámbito de competencias de la comunidad autónoma de las Illes Balears.

h) Las relativas a las autorizaciones, las concesiones y las licencias reguladas en esta ley.

i) La gestión de los servicios portuarios, como también de las actividades complementarias o vinculadas.

j) La realización, la autorización, el fomento y el control de las operaciones marítimas y terrestres relacionadas con el tráfico y el tránsito portuarios y de las destinadas a garantizar la seguridad de las empresas y los usuarios.

k) La gestión, la administración y el control de subvenciones y ayudas cuando, por razón de la materia, lo decida la consejería competente en materia de puertos.

l) El establecimiento de las tarifas reguladas en esta ley para prestar los servicios portuarios que corresponda aprobar a la administración portuaria.

m) La recaudación del canon establecido por utilizar el dominio público portuario, del resto de tasas previstas en esta ley y de cualquier otro ingreso que le corresponda.

n) La policía portuaria.

o) La potestad sancionadora, en los términos que prevé esta ley.

p) La colaboración con la consejería a que esté adscrito en las relaciones institucionales con otras administraciones y organismos que actúan en materia de puertos.

q) La propuesta de los bienes y derechos que deben ser objeto de expropiación forzosa.

r) La elaboración de planes de prevención, seguridad y emergencias en cada uno de los puertos, de acuerdo con la normativa vigente.

s) La colaboración con entidades que se dedican a la protección del patrimonio marítimo del ámbito de las Illes Balears.

t) La elaboración y la aprobación de los proyectos, como también la instalación, la ejecución, la gestión, el mantenimiento y la explotación de los campos de boyas previstos en la normativa autonómica sobre la conservación de la posidonia oceánica, u otros que se pudieran establecer para la protección ambiental del entorno marino y las aguas costeras, en los términos previstos en esta ley y en el ámbito de competencias de la comunidad autónoma de las Illes Balears, sin perjuicio de los títulos habilitantes para ocupar el dominio público marítimo-terrestre y de las competencias de la consejería competente en materia de medio ambiente.

u) La colaboración, la cooperación y la participación en la vigilancia, la inspección y la gestión de las competencias ejecutivas de la administración autonómica relacionadas con las aguas costeras, en los términos previstos en esta ley y sin perjuicio de las competencias de la consejería competente en materia de medio ambiente.

v) La suscripción de convenios y acuerdos de colaboración con administraciones y entidades públicas o privadas para llevar a cabo actuaciones relacionadas con sus funciones, así como para gestionar instalaciones portuarias o marítimas no incluidas en el dominio público portuario autonómico.

w) El resto de funciones que le asigna esta ley y los estatutos de la entidad, así como las que le atribuyan el Gobierno y la Administración de la comunidad autónoma.

Artículo 28. *Derecho aplicable.*

1. Puertos de las Illes Balears ha de someterse, en cuanto a su actividad, al ordenamiento jurídico privado. No obstante lo anterior, ha de someterse a las normas administrativas en los siguientes aspectos:

a) Las relaciones con la Administración de la comunidad autónoma y otros entes públicos.

b) El régimen de funcionamiento de los órganos colegiados.

c) Las relaciones jurídicas que impliquen el ejercicio de potestades públicas y, en especial, las de carácter demanial, la de policía, la sancionadora y la tributaria.

d) Las actuaciones de carácter presupuestario.

e) Cualquier otra función que esté prevista en normas legales o reglamentarias.

2. La actividad contractual de Puertos de las Illes Balears se regirá, según los casos, por la legislación de contratos de las administraciones públicas o del sector público, por la Ley

de contratación en los sectores del agua, la energía, los transportes y las telecomunicaciones, o por el derecho privado. En este último caso, deben aplicarse los principios de publicidad, libre concurrencia y salvaguarda del interés público.

3. El régimen patrimonial de Puertos de las Illes Balears será el previsto en la legislación de patrimonio de la comunidad autónoma de las Illes Balears, sin perjuicio de las especialidades previstas en la presente ley.

Artículo 29. *Impugnación de actos.*

1. Los actos administrativos dictados por el consejo de administración de Puertos de las Illes Balears agotan la vía administrativa y contra ellos puede interponerse recurso contencioso administrativo de acuerdo con la legislación reguladora de esta jurisdicción.

2. Contra los actos administrativos dictados por otros órganos de Puertos de las Illes Balears puede interponerse recurso de alzada ante el consejo de administración de acuerdo con la legislación de régimen jurídico de las administraciones públicas.

3. La impugnación de los actos de carácter económico tributario se rige por la legislación reguladora de las reclamaciones económicas administrativas.

4. Los actos sujetos a los ordenamientos civil, mercantil y laboral se discuten ante la jurisdicción competente, previa reclamación que tiene que resolver el consejo de administración de acuerdo con la legislación de régimen jurídico de las administraciones públicas.

Artículo 30. *Responsabilidad patrimonial.*

El consejo de administración de Puertos de las Illes Balears debe resolver las reclamaciones de responsabilidad patrimonial por el funcionamiento de los servicios públicos dependientes de la administración portuaria.

Sección 2.ª Organización

Artículo 31. *Estructura básica.*

1. Puertos de las Illes Balears se organiza, en los términos que prevean los estatutos de la entidad, de acuerdo con la estructura básica siguiente:

a) El presidente, el vicepresidente y el Consejo de Administración son los órganos de gobierno.

b) El director gerente y el resto de órganos dependientes son los órganos de gestión.

c) El Consejo Asesor es el órgano de consulta y participación.

2. El Gobierno, a propuesta del Consejo de Administración, aprueba y modifica los estatutos mediante decreto.

Artículo 32. *Presidencia y Vicepresidencia.*

1. La Presidencia de Puertos de las Illes Balears la ocupa la persona titular de la consejería competente en materia de puertos, a la cual corresponden la representación y la dirección superior de la entidad.

2. La Vicepresidencia la ocupa la persona titular de la dirección general competente en materia de puertos. Ejerce las funciones que le asignan los estatutos y las que le delega la Presidencia de la entidad.

Artículo 33. *Consejo de administración.*

1. El consejo de administración es el órgano colegiado al cual corresponde el establecimiento de las líneas generales de actuación de la entidad y la coordinación de sus órganos, servicios y dependencias. Adopta, asimismo, las decisiones fundamentales en las materias atribuidas a la competencia de la entidad y ejerce, en todo caso, las funciones siguientes:

a) Aprobar el proyecto de estatutos y sus modificaciones.

b) Aprobar los anteproyectos de presupuestos y los planes de actuación de la entidad.

c) Aprobar las tarifas para la prestación de servicios y proponer la fijación y la revisión del canon para el aprovechamiento del dominio público y del resto de tasas en lo referente a esta ley.

d) Otorgar los títulos jurídicos, las concesiones, licencias y autorizaciones para la ocupación del dominio público portuario y para la prestación de los servicios en los puertos, sin perjuicio de que el otorgamiento de concesiones para la construcción y/o explotación de puertos y dársenas deba ser ratificada por el Consejo de Gobierno.

e) Organizar y dirigir la gestión y la recaudación de los tributos y del resto de ingresos públicos previstos en esta ley.

f) Autorizar las inversiones y las operaciones financieras de la entidad, como también la constitución de sociedades o de otras entidades y la participación en las constituidas.

g) Aprobar el balance, la cuenta de pérdidas y ganancias, la memoria explicativa de la gestión anual y el plan de empresa.

h) Aprobar la plantilla laboral y las actuaciones relativas a su selección y retribución.

i) Aprobar los convenios y los contratos, cuando no corresponda a otros órganos.

j) Realizar los actos de gestión, disposición y administración del patrimonio de la entidad de acuerdo con los estatutos.

k) Decidir sobre el ejercicio de las acciones y los recursos que corresponden a la entidad para la defensa de sus intereses.

l) La realización de planes de prevención, seguridad y emergencias en cada uno de los puertos, de acuerdo con la normativa vigente.

m) Ejercer el resto de funciones que le atribuyen esta ley y sus estatutos.

n) En su caso, establecer los convenios de colaboración que correspondan con entidades relacionadas con la protección del patrimonio marítimo para la consecución de sus objetivos.

2. Los estatutos determinan la composición del Consejo de Administración, de acuerdo con las siguientes normas:

a) Son miembros natos el presidente, que también preside el Consejo de Administración, el vicepresidente y el director gerente de Puertos de las Illes Balears.

b) Los miembros designados, en un número no inferior a 12 ni superior a 25, son nombrados por acuerdo del Consejo de Gobierno por un periodo de cuatro años.

c) Al menos la mitad de los miembros designados lo deben ser de acuerdo con criterios de competencia profesional.

d) La composición del Consejo de Administración debe respetar el principio de representación equilibrada de mujeres y hombres, excepto por razones fundamentadas y objetivas debidamente motivadas. Se entenderá por representación equilibrada la presencia de mujeres y hombres de manera que ningún sexo supere el 60 % del conjunto de personas a las cuales se refiere.

e) Formarán parte del consejo de administración los representantes de las asociaciones más representativas del sector.»

3. Reglamentariamente se determina el régimen de incompatibilidades de los miembros del consejo de administración y el resto de aspectos que conforman su estatuto personal.

Artículo 34. *Director gerente.*

1. El director gerente es el órgano unipersonal al cual corresponde la dirección inmediata de los servicios y las dependencias de la entidad, como también la coordinación directa de los órganos y las unidades que dependan de ésta.

2. El director gerente es nombrado por el consejero competente en materia de puertos, atendiendo a criterios de competencia profesional.

Artículo 35. *Consejo asesor.*

1. Como órgano de consulta y participación, se constituye un consejo asesor con funciones de estudio, propuesta e informe, que deberá ser consultado sobre aquellas materias que se establezcan reglamentariamente.

2. La composición y el régimen de funcionamiento del órgano se regulan en sus estatutos que fijarán un número no superior a 40, debiéndose establecer la representación, como mínimo, de los sectores siguientes:

a) Los consejos insulares y los municipios donde se ubiquen instalaciones portuarias.
b) La administración portuaria del Estado.
c) Las cámaras de comercio, industria y navegación.
d) Las cofradías de pescadores.
e) Las organizaciones empresariales y sindicales representativas en el ámbito portuario.
f) Las asociaciones de puertos deportivos y los clubes náuticos deportivos.
g) Las entidades dedicadas al fomento y a la promoción del turismo.
h) Capitanía Marítima.
i) La Federación Balear de Vela.
j) Asociaciones vinculadas a la defensa del medio ambiente.
k) Asociaciones vinculadas a la protección y a la conservación del patrimonio marítimo.

Sección 3.ª Recursos económicos y humanos

Artículo 36. *Régimen patrimonial.*

1. El patrimonio propio de Puertos de las Illes Balears está constituido por los bienes y los derechos que la Administración de la comunidad autónoma de las Illes Balears le atribuya como propios, por los que adquiera por cualquier título, así como por los que le sean adscritos, incluidos los procedentes de la reversión de las concesiones.

2. La gestión del patrimonio propio y adscrito se ajusta a las normas específicas contenidas en esta ley. Corresponde en todo caso a Puertos de las Illes Balears ejercer todos los derechos y las prerrogativas que atribuye a la Administración de la comunidad autónoma la Ley 6/2001, de 11 de abril, de patrimonio de la comunidad autónoma de las Illes Balears, a los efectos de la conservación, administración, defensa y recuperación de oficio del patrimonio propio y adscrito, y la Ley 22/1988, de 28 de julio, de costas, cuando sea de aplicación.

Artículo 37. *Financiación.*

1. Constituyen los recursos económicos de Puertos de las Illes Balears:

a) Las asignaciones establecidas en las leyes de presupuestos generales.
b) Los productos, las rentas o los incrementos derivados de la gestión patrimonial.
c) Los ingresos de las tasas y las tarifas que se establezcan por la ocupación y aprovechamiento del dominio público portuario y por la prestación de servicios en los puertos.
d) Las participaciones o los ingresos que provengan de convenios o contratos suscritos por cualquier otro organismo, empresa o persona física o jurídica.
e) El producto de las multas impuestas de acuerdo con esta ley.
f) Cualquier otro admitido por el ordenamiento jurídico.

2. Los recursos tributarios recaudados por Puertos de las Illes Balears se han de afectar al cumplimiento de la finalidad institucional que esta ley le confía.

3. La programación de las inversiones tiene que incluir, siempre que lo permita el resultado del ejercicio económico precedente, la ejecución de actuaciones dirigidas a la protección y conservación del litoral.

Artículo 38. *Régimen de personal.*

1. El personal de Puertos de las Illes Balears puede ser:

a) Personal laboral propio.
b) Personal funcionario de la Administración de la comunidad autónoma o de los organismos autónomos que le sean adscritos. El desarrollo de las funciones que impliquen la

participación en el ejercicio de potestades administrativas corresponderá exclusivamente a este tipo de personal.

c) Personal funcionario de cualquier administración pública que se incorpore por cualquier procedimiento de provisión u ocupación de puestos de trabajo, de acuerdo con la normativa de función pública de la comunidad autónoma de las Illes Balears.

2. El personal laboral propio del ente se rige, además de por las disposiciones contenidas en el Estatuto básico del empleado público que le sean de aplicación y por el resto de las normas laborales y convencionales aplicables al personal de esta naturaleza, por las normas del sector público y por las normas de ocupación pública de la comunidad autónoma de las Illes Balears que lo dispongan expresamente.

3. El personal funcionario del ente Puertos de las Illes Balears se rige por la normativa de función pública de la comunidad autónoma.

4. Personal directivo profesional:

a) Bajo la dependencia del órgano superior de dirección del ente, puede haber puestos de trabajo de personal directivo profesional, con funciones de dirección técnica, programación, coordinación, impulso y evaluación de las actuaciones propias del ente Puertos de las Illes Balears.

b) Con carácter general, el personal directivo profesional estará sometido a la relación laboral de alta dirección, su selección debe ceñirse a los principios de mérito y capacidad, así como a los criterios de idoneidad, competencia profesional y experiencia, y su contratación se debe llevar a cabo mediante procedimientos que garanticen la publicidad y la concurrencia.

c) En el caso de que tengan atribuidas funciones que impliquen la participación en el ejercicio de potestades administrativas, los puestos de trabajo del personal directivo tendrán naturaleza funcionarial y quedarán sometidos a la normativa de función pública de la comunidad autónoma.

d) El personal directivo profesional se regirá, además de por las disposiciones contenidas en el Estatuto básico del empleado público que le sean de aplicación y por el resto de normas laborales y convencionales aplicables al personal de esta naturaleza, por las normas del sector público y por las normas de ocupación pública de la comunidad autónoma de las Illes Balears que lo dispongan expresamente.

Artículo 39. *Régimen presupuestario y de control.*

1. Puertos de las Illes Balears elaborará anualmente un anteproyecto de presupuesto de explotación y capital, así como un programa de actuación que ha de ajustarse a los objetivos establecidos por la consejería competente en materia de puertos. El anteproyecto y el programa deben elevarse a la consejería competente en materia de puertos para su tramitación.

2. Esta entidad debe llevar a cabo su contabilidad de acuerdo con la normativa vigente que le es de aplicación, y se somete al régimen de control económico y financiero de conformidad con lo que establecen las disposiciones reguladoras del sector público de la administración autonómica.

Artículo 40. *Régimen tributario.*

Puertos de las Islas está sometido al mismo régimen tributario que corresponde a la Administración de la comunidad autónoma de las Illes Balears y goza de idénticas exenciones y beneficios fiscales de acuerdo con la normativa específica que le sea aplicable.

TÍTULO III

Prestación de servicios en los puertos

CAPÍTULO I

Disposiciones generales

Artículo 41. *Servicios prestados en los puertos.*

1. De acuerdo con lo que prevé esta ley, la prestación de servicios en los puertos de la comunidad autónoma se realizará, según proceda, por Puertos de las Illes Balears o por los particulares que tengan la licencia o la autorización correspondiente.

2. Los servicios se clasifican en:

a) Servicios portuarios, que pueden ser generales y básicos.

b) Servicios comerciales y otras actividades.

CAPÍTULO II

Servicios portuarios

Sección 1.ª Concepto y tipología

Artículo 42. *Concepto, normas generales y tipología.*

1. Son servicios portuarios las actividades de prestación dirigidas a garantizar y satisfacer las operaciones y las necesidades náuticas y portuarias de acuerdo con lo que prevé esta ley y las normas que la desarrollan.

2. El establecimiento, la gestión y la prestación de los servicios portuarios se llevan a cabo de acuerdo con lo que establecen las ordenanzas reguladoras.

3. Los servicios se prestarán en los espacios y con las infraestructuras de competencia de la Administración de la comunidad autónoma de acuerdo con criterios de objetividad. Sólo podrán limitarse o denegarse en los casos en que los usuarios no reúnan las condiciones establecidas en esta ley, en las ordenanzas reguladoras o en el título correspondiente.

4. La información sobre los servicios y las condiciones de prestación ha de realizarse de acuerdo con la legislación que protege a los consumidores y usuarios.

5. Los servicios portuarios se clasifican en servicios generales, cuya prestación se reserva a Puertos de las Illes Balears, y en servicios básicos, que se prestan en régimen de competencia.

Sección 2.ª Los servicios portuarios generales

Artículo 43. *Concepto y delimitación de los servicios portuarios generales.*

1. Son servicios generales del puerto aquellos servicios comunes que son titularidad de Puertos de las Illes Balears de los cuales se benefician los usuarios del puerto sin necesidad de solicitud y, en todo caso, los siguientes:

a) El servicio de ordenación, coordinación y control del tráfico portuario, tanto marítimo como terrestre.

b) El servicio de coordinación y control de las operaciones asociadas a los servicios portuarios básicos, a los comerciales y a otras actividades.

c) Los servicios de señalización, balizamiento y otras ayudas a la navegación sin perjuicio de las competencias que correspondan a otras administraciones.

d) Los servicios de prevención, vigilancia, seguridad y policía, sin perjuicio de las competencias que correspondan a otras administraciones.

e) El servicio de alumbrado de las zonas comunes.

f) El servicio de limpieza de las zonas comunes de tierra y agua.

g) La colaboración con las administraciones competentes en la prevención y el control de emergencias, incluidos los servicios de protección civil, prevención y extinción de incendios y lucha contra la contaminación.

Artículo 44. *Prestación de servicios generales.*

1. Los servicios generales son gestionados por Puertos de las Illes Balears.
2. Estos servicios tienen que ser prestados por el personal del ente público de acuerdo con las normas y los criterios técnicos que se prevén en las ordenanzas respectivas, sin perjuicio de que puedan encomendarse a terceros en determinados casos cuando no se ponga en riesgo la seguridad o cuando no impliquen ejercicio de autoridad.
3. En los puertos deportivos y en las restantes instalaciones gestionadas en régimen de concesión administrativa, los servicios generales pueden ser prestados por el concesionario si así lo prevé el título correspondiente.

Sección 3.ª Los servicios portuarios básicos

Artículo 45. *Concepto y delimitación de los servicios portuarios básicos.*

1. Son servicios portuarios básicos aquellas actividades comerciales que permiten la realización de operaciones de tráfico portuario.
2. Son servicios básicos los siguientes:

a) El practicaje.
b) El remolque portuario.
c) El amarre, el desamarre y la botadura de embarcaciones.
d) El embarque y desembarque de pasajeros.
e) La carga y la descarga de equipajes y vehículos en régimen de pasaje.
f) El depósito y el transporte horizontal de mercancías.
g) El suministro de agua y de energía eléctrica a las embarcaciones.
h) La recepción de residuos generados por las embarcaciones, incluyendo los artículos pirotécnicos caducados o inservibles.
i) El muelle de espera y la superficie de amarre para embarcaciones transeúntes.
j) El balizamiento.
k) Los medios de izada de embarcaciones y de reparación.
l) El equipo de intervención rápida de extinción de incendios y de control de vertidos.
m) La recogida y el tratamiento de basuras y sistemas de depuración de aguas residuales.
n) El sistema higiénico sanitario.
o) El sistema de gestión de calidad ambiental.
p) El plan de emergencias y seguridad.
q) Servicio de radiocomunicación y los servicios telefónicos, telemático y de VHF, así como el de información meteorológica.
r) El sistema de bombeo y almacenaje que permita la extracción de las aguas aceitosas de las sentinas de las embarcaciones y el sistema de filtración y decantación de las aguas procedentes de las áreas donde se realizan actividades potencialmente contaminantes.
s) El resto de servicios no incluidos en los apartados anteriores cuando así lo dispongan las ordenanzas correspondientes.

Artículo 46. *Normas generales.*

1. Los servicios básicos están sujetos a las obligaciones de servicio público previstas en esta ley, las cuales se desarrollarán en las ordenanzas reguladoras de los servicios correspondientes con la finalidad de garantizar su prestación en condiciones razonables de seguridad, continuidad, regularidad, cobertura, calidad y precio y de respeto al medio ambiente.
2. Corresponde a Puertos de las Illes Balears adoptar las medidas que sean precisas para garantizar una cobertura adecuada de las necesidades de servicios básicos en los puertos, asumiendo la gestión directa de los servicios cuando sea necesario.

3. El consejo de administración de Puertos de las Illes Balears autorizará, cuando sea procedente, la autoprestación en los términos y en las condiciones que reglamentariamente se establezcan.

4. En caso de impago del servicio por parte de los usuarios, Puertos de las Illes Balears puede autorizar a los prestadores a suspender temporalmente el servicio, hasta que se efectúe su pago o hasta que se garantice de forma suficiente la deuda que generó la suspensión.

Artículo 47. *Obligaciones de servicio público.*

1. Son obligaciones de servicio público, que tienen que ser aceptadas por todos los prestadores de servicios básicos en los términos en que lo concreten los títulos habilitantes respectivos, las siguientes:

a) Mantener la continuidad y la regularidad de los servicios en función de las características de la demanda, excepto causa de fuerza mayor, haciendo frente a las circunstancias adversas que puedan producirse con las medidas exigibles a un empresario diligente. Para garantizar la continuidad en la prestación del servicio, Puertos de las Illes Balears podrá establecer servicios mínimos de carácter obligatorio.

b) Cooperar en los trabajos de salvamento, extinción de incendios y lucha contra la contaminación, así como en la prevención y el control de las emergencias, tal como indique su plan de autoprotección. Asimismo, informar de aquellas incidencias que puedan afectar a cualquiera de estas materias o a la seguridad marítima en general.

c) Someterse, cuando proceda, a la potestad tarifaria en las condiciones establecidas en las prescripciones particulares por las cuales se rige el título habilitante.

Artículo 48. *Prestación de los servicios básicos.*

1. Los servicios básicos se prestan a solicitud de los usuarios por las empresas autorizadas.

2. En los puertos deportivos y en las restantes instalaciones gestionadas en régimen de concesión administrativa, la prestación de los servicios portuarios básicos corresponde a los concesionarios de acuerdo con el título concesional.

3. Reglamentariamente se establecen los supuestos y las circunstancias en que Puertos de las Illes Balears puede imponer la obligatoriedad de estos servicios.

Artículo 49. *Títulos habilitantes.*

1. Para la prestación de los servicios básicos es necesario obtener la licencia correspondiente de Puertos de las Illes Balears.

2. Las condiciones para ser titular de las licencias, los requisitos y el procedimiento para otorgarlas, su contenido y el régimen jurídico, se establecen reglamentariamente.

Artículo 50. *Registro de Prestadores de Servicios Portuarios Básicos.*

1. Puertos de las Illes Balears gestiona el Registro de Prestadores de Servicios Portuarios Básicos, que tiene carácter público y al cual acceden de oficio los títulos habilitantes correspondientes.

2. La organización, el funcionamiento y el régimen de inscripción de este registro se regularán por orden del titular de la consejería competente en materia de puertos, a propuesta del consejo de administración de Puertos de las Illes Balears.

CAPÍTULO III

Servicios comerciales y otras actividades

Artículo 51. *Ámbito de aplicación.*

1. Son servicios comerciales las actividades de prestación portuarias o no portuarias de naturaleza comercial que, sin tener el carácter de servicios portuarios, están permitidas en el dominio público portuario, de acuerdo con lo que prevé esta ley.

2. Los servicios comerciales se prestan en régimen de competencia. La administración portuaria adoptará medidas dirigidas a fomentar la competencia en la prestación de estos servicios.

3. El desarrollo de actividades industriales, artesanas o de naturaleza similar en el dominio público portuario, está sometido al régimen jurídico previsto en esta ley para los servicios comerciales.

4. Cuando en los puertos y en las dársenas deportivos definidos en esta ley, además de prestarse servicios generales y básicos, se presten otros servicios complementarios o actividades, comerciales o no, que ligados a la navegación deportiva o de ocio se dirijan como componente esencial a la desestacionalización del turismo náutico, se calificarán complementariamente como estación náutica.

5. La estación náutica se desarrollará como instrumento de potenciación del sector náutico, en aras de la implantación de un modelo turístico-náutico de calidad. La comisión mixta que se cree en desarrollo del artículo 8 de la Ley 30/1998, de 29 de julio, del régimen especial de las Illes Balears, deberá incorporar este instrumento en el plan de medidas que se dicte para la implantación de este modelo de calidad.

Artículo 52. *Prestación de servicios comerciales y otras actividades por parte de terceros.*

1. La prestación de servicios comerciales y el desarrollo de actividades mencionadas en el artículo anterior, por parte de terceros, requerirá la obtención de autorización. El plazo de vigencia de la autorización será el que determine el título correspondiente y podrá tener carácter indefinido excepto cuando vaya vinculada a la ocupación del dominio público. En este último supuesto, el plazo será el mismo que el que habilita la ocupación.

2. Las actividades y los servicios comerciales directamente relacionados con la actividad portuaria tienen que ajustarse a los pliegos de condiciones generales que tiene que aprobar Puertos de las Illes Balears, con el objeto de garantizar que se realizan de forma compatible con los usos portuarios y con el funcionamiento operativo del puerto, en condiciones de seguridad y de calidad ambiental.

3. A fin de que Puertos de las Illes Balears resuelva sobre una autorización de prestación de servicio o de actividad, la persona interesada tendrá que formular una solicitud que incluya:

a) Datos identificativos del solicitante o, en su caso, de los partícipes a la comunidad o entidad sin personalidad jurídica.

b) Descripción de la actividad a desarrollar y, en su caso, plazo de la misma.

c) Declaración de estar al corriente en el cumplimiento de las obligaciones de carácter fiscal, laboral y social impuestas por la legislación vigente y, en su caso, información económico-financiera de la actividad a desarrollar.

d) Otros documentos y justificantes que Puertos de las Illes Balears considere necesarios, la exigencia de los cuales esté justificada por razón imperiosa de interés general.

Previa tramitación del procedimiento, corresponde al Consejo de Administración de Puertos de las Illes Balears el otorgamiento, con carácter reglado, de las autorizaciones cuyo plazo sea superior a un año, y al director gerente, el de aquéllas que no excedan este plazo.

4. Las autorizaciones tienen que incluir, como mínimo, las condiciones relativas a los aspectos siguientes:

a) Objeto del servicio o de la actividad.

b) Plazo de vigencia.

c) Tasa por aprovechamiento especial del dominio público en el ejercicio de actividades comerciales, industriales y de servicios.

d) Garantías que hayan de constituirse, incluidas las necesarias para cubrir los posibles riesgos para la seguridad de terceros o medio ambientales, o la suscripción de un seguro de responsabilidad civil.

e) Condiciones y medios para garantizar la seguridad y la calidad ambiental del servicio o de la actividad.

f) Otras condiciones que se consideren pertinentes y estén justificadas por razones imperiosas de interés general.

5. Cuando el desarrollo de una actividad o de un servicio requiera la ocupación de bienes de dominio público portuario, se tramitará en un solo expediente, otorgándose un título administrativo único en el cual se autorice la actividad y la ocupación del dominio público portuario para el mismo plazo.

Artículo 53. *Servicios comerciales prestados por Puertos de las Illes Balears.*

La prestación de servicios comerciales por parte de Puertos de las Illes Balears estará limitada a aquellas actividades directamente relacionadas con la actividad portuaria que sean necesarias para el cumplimiento de sus funciones y, además, para atender las posibles deficiencias de la iniciativa privada.

CAPÍTULO IV

Prestación de servicios en puertos deportivos

Artículo 54.

1. La prestación de servicios en las dársenas y en los puertos deportivos gestionados en régimen de concesión se realizará por el mismo concesionario o por terceros que cuenten con el título correspondiente.

2. En las dársenas y en los puertos deportivos tienen que prestarse los servicios siguientes:

a) Amarre, desamarre y botadura de embarcaciones.

b) Muelle de espera y superficie de amarre para embarcaciones transeúntes.

c) Balizamiento.

d) Medios de izada de las embarcaciones y de reparación.

e) Suministro de carburante.

f) Servicio de radiocomunicación y servicios telefónico, telemático y de VHF, como también de información meteorológica.

g) Equipo de intervención rápida de extinción de incendios y de control de vertidos.

h) Servicios comerciales directamente vinculados a la funcionalidad de la instalación.

i) Recogida y tratamiento de basuras y sistemas de depuración de aguas residuales.

j) Sistema de bombeo y almacenaje que permita la extracción de las aguas aceitosas de las sentinas de las embarcaciones y sistema de filtrado y decantación de las aguas procedentes de las áreas donde se realizan actividades potencialmente contaminantes.

k) Sistema de bombeo, tratamiento y/o evacuación de las aguas grises y residuales de las embarcaciones.

l) Sistema de almacenaje cubierto.

m) Superficies para aparcamiento de vehículos y remolques.

n) Edificio social y cantina.

o) Sistema higiénico sanitario.

p) Servicio de suministro de hielo.

q) Instalaciones aptas para la enseñanza náutica y la realización de prácticas de actividades vinculadas a los puertos.

r) Equipo de apoyo para salvamento marítimo.

s) Accesos aptos para discapacitados.

t) Sistema de gestión de calidad ambiental.

u) Capitanía del puerto.

v) Plan de emergencias y seguridad.
w) Servicio de rampa para embarcaciones a remolque.

3. Por orden del consejero competente en materia de puertos se regularán la implantación de los servicios enunciados en el apartado anterior, los regímenes específicos de prestación y las posibles exenciones según las características de cada puerto.

4. A las dársenas y a los puertos deportivos gestionados tanto en régimen de concesión como en régimen de gestión directa, se tienen que prestar los siguientes servicios:

a) Establecimiento de una zona de embarque y desembarco de usuarios, abastecimientos y residuos.

b) En aquellas instalaciones en que haya varaderos y/o rampas de varadura, estas tendrán que estar disponibles para uso público, con horarios y tarifas, debidamente publicadas al tablón de anuncios y en la página web correspondiente.

Los servicios que prevé este apartado son aplicables cuando se aprueben las normas de uso por acuerdo del Consejo de Administración de Puertos IB, donde se fije la tasa o tarifa correspondiente.

CAPÍTULO V

Régimen económico

Artículo 55. *Tarifas.*

1. Como contraprestación de los servicios establecidos de acuerdo con esta ley, Puertos de las Illes Balears o la entidad que los preste, exige el pago de las tarifas correspondientes, de conformidad con la legislación que sea aplicable según su naturaleza jurídica.

2. Las tarifas a que se refiere el punto anterior que no tengan el carácter de tasa son aprobadas por el consejo de administración de Puertos de las Illes Balears. Su establecimiento tiene que guiarse por criterios de rentabilidad.

3. En el establecimiento de las tarifas portuarias pueden introducirse, en las condiciones establecidas en las ordenanzas correspondientes, tratamientos más favorables en relación con los titulares de embarcaciones tradicionales, las empresas dedicadas al transporte interinsular y las de pesca artesana o de litoral.

TÍTULO IV

Gestión del dominio público portuario

CAPÍTULO I

Régimen de utilización

Artículo 56. *Formas de gestión demanial.*

1. Puertos de las Illes Balears gestiona el dominio público portuario que es competencia de la Administración de la comunidad autónoma de las Illes Balears a través de cualquiera de las formas previstas en el ordenamiento jurídico, de acuerdo con criterios de eficacia y eficiencia, y en consonancia con los objetivos económicos, sociales y medioambientales de la política portuaria.

2. La gestión del dominio público portuario comprende la ejecución de obras, el otorgamiento de autorizaciones y concesiones, la prestación de servicios, la adopción de medidas de preservación y defensa del demanial y cualquiera otra función o actuación regulada en esta ley.

Artículo 57. *Usos permitidos.*

En la zona de servicio de los puertos podrán autorizarse aquellas actividades, instalaciones y construcciones previstas en el plan director del puerto y, en todo caso:

a) Las que tengan por objeto atender las funciones y los usos propios de cada puerto, así como también las que sean instrumentales o complementarias de las actividades anteriores.

b) Las de carácter comercial, cultural, deportivo, recreativo o similar que sean necesariamente complementarias de la actividad portuaria o marítima, y que favorezcan el equilibrio económico y social del puerto.

La superficie máxima permitida para los usos comerciales y de restauración previstos en el apartado anterior deberá cumplir las siguientes condiciones:

– Será inferior al 16 % de la lámina de agua comprendida por los diques del puerto.
– Será inferior al 10 % de la superficie de tierra del puerto.
– Será inferior a 20 metros cuadrados por amarre.

c) La realización y la difusión de publicidad por cualquier medio, siempre que sean autorizadas de acuerdo con lo que se establece en el plan director respectivo.

Artículo 58. *Usos prohibidos.*

En la zona de servicio de los puertos quedan prohibidos, en todo caso:

a) El tendido aéreo de líneas eléctricas y telefónicas.
b) Los vertidos contaminantes y aquéllos que no sean autorizados.

Artículo 59. *Utilización del dominio público portuario por parte de terceros.*

1. La utilización por parte de terceros del dominio público portuario para usos en los que concurran circunstancias especiales de exclusividad, de intensidad, de peligrosidad o de rentabilidad, o que comporten la ejecución de obras o de instalaciones, requiere el otorgamiento de la preceptiva autorización o concesión administrativa, según corresponda.

2. Las autorizaciones y las concesiones otorgadas según esta ley no eximen a sus titulares de obtener los permisos, las licencias y, en general, las autorizaciones que sean exigibles por otras disposiciones legales. En el supuesto de que estas autorizaciones se obtengan antes del otorgamiento del título administrativo exigible para la ocupación del dominio, su eficacia quedará condicionada al otorgamiento de aquél.

3. Las solicitudes de autorizaciones y de concesiones para el uso del dominio público portuario se resuelven con carácter discrecional. Los actos desestimatorios tienen que estar debidamente motivados.

4. Puertos de las Illes Balears conserva, en todo momento, las facultades de tutela y policía sobre el dominio público objeto de concesión o autorización.

CAPÍTULO II

Disposiciones comunes relativas a concesiones y autorizaciones

Artículo 60. *Procedimiento de otorgamiento.*

1. El procedimiento para el otorgamiento de las autorizaciones y concesiones reguladas en este título se inicia de oficio, mediante la convocatoria de un concurso, o a solicitud de persona interesada, y se resuelve por el consejo de administración de Puertos de las Illes Balears.

2. Los pliegos de condiciones generales para el otorgamiento de concesiones se aprueban por orden de consejero competente en materia de puertos, y los relativos a autorizaciones los aprueba Puertos de las Illes Balears.

3. Si, durante la tramitación de una solicitud de concesión o autorización, Puertos de las Illes Balears convoca un concurso, el solicitante que desista y que participe en el concurso, sin resultar ganador, tendrá derecho a recuperarse de los gastos del proyecto a cargo del adjudicatario.

4. El concurso podrá declararse desierto si ninguna de las ofertas presentadas reúne las condiciones adecuadas.

Artículo 61. *Contenido del título.*

1. El título autorizador o concesional incluye, como mínimo, las condiciones de utilización del dominio público siguientes:

a) El objeto y el alcance de la ocupación o la utilización del dominio público portuario.
b) Las obras o las instalaciones que, si procede, tiene que ejecutar el adjudicatario, de acuerdo con el proyecto constructivo, como también los plazos de comienzo y de finalización de las obras.
c) El plazo de duración y, si procede, la posibilidad de prórroga.
d) Las fianzas que deban constituirse.
e) El canon de aprovechamiento del dominio público portuario.
f) Las condiciones de uso de los espacios portuarios.
g) Las condiciones, si procede, de prestación de los servicios, así como las tarifas o los precios máximos que deben percibirse de los usuarios, en los que serán repercutibles los gastos de mantenimiento y conservación así como los gastos generales necesarios, con el detalle de los factores constitutivos como base de futuras revisiones.
h) La obligación del adjudicatario de facilitar la información que le solicite la administración en relación a los resultados económicos de la explotación.
i) La obligación de mantener en buen estado el dominio público, las obras y las instalaciones, y de hacer, por su cuenta, las reparaciones que sean necesarias.
j) Las facultades de auxilio y cooperación que asume el concesionario en materia de policía portuaria.
k) Las causas generales y específicas que determinen su extinción.
l) La declaración de que la administración portuaria no asume ninguna obligación laboral o económica del titular de la concesión o autorización en caso de extinción.

2. Asimismo, el título tiene que incluir las medidas específicas que, en su caso, sean necesarias para preservar el medio ambiente y garantizar la calidad de las aguas marítimas en el interior del recinto portuario y sus alrededores.

Artículo 62. *Modificación, revisión y extinción de autorizaciones y concesiones.*

1. Las autorizaciones y concesiones se modifican, se extinguen y se revisan por las causas establecidas en la legislación reguladora del dominio público marítimo terrestre, sin perjuicio de las señaladas en esta ley.
2. El incumplimiento sustancial de las cláusulas o de las condiciones del título por causas imputables al titular puede determinar, con la audiencia previa de éste, la extinción de la autorización o de la concesión, sin perjuicio del procedimiento sancionador que se pueda incoar.
3. Cuando la extinción del título derive del incumplimiento imputable al titular, tiene que ir acompañada de la exigencia de indemnización de daños y perjuicios causados a la administración, la pérdida de las garantías constituidas y la imposición de las sanciones correspondientes.
4. Una vez iniciado un procedimiento de caducidad del título habilitante, Puertos de las Illes Balears puede ordenar, con la audiencia previa del titular, la paralización de las obras o la suspensión de los usos o de la explotación de las instalaciones para asegurar la efectividad de la resolución que tenga que dictarse.
5. La renuncia al título lleva implícita, en todo caso, la pérdida de la fianza definitiva que se haya constituido.

CAPÍTULO III

Autorizaciones

Sección 1.ª Disposiciones Generales

Artículo 63. *Reglas generales.*

1. Quedan sujetos a la autorización previa de Puertos de las Illes Balears:

a) Las actividades que se desarrollen en el espacio portuario que no requieran la ejecución de obras, como también la ocupación del dominio público portuario con instalaciones desmontables o bienes muebles por un periodo de hasta 4 años.

b) La utilización de instalaciones portuarias fijas para los buques, el pasaje y las mercancías.

c) El desarrollo en el ámbito portuario de actividades industriales, comerciales o de servicios, de acuerdo con el título III de esta ley.

2. En los casos previstos en el punto c) del apartado anterior, la autorización incluirá los aspectos relativos al aprovechamiento del dominio público.

Artículo 64. *Naturaleza.*

Las autorizaciones se otorgan a título de precario, con carácter personal e intransferible, por un período máximo de cuatro años, transcurrido el cual no pueden prorrogarse, salvo lo que se dispone en esta ley para el amarre de las embarcaciones de recreo en puertos y dársenas de gestión pública.

Artículo 65. *Procedimiento.*

1. Reglamentariamente se establece el procedimiento para el otorgamiento de las autorizaciones reguladas en este capítulo, el cual, con carácter general, se inicia por solicitud de la persona interesada.

2. Si la solicitud se opone de manera notoria a los instrumentos de ordenación portuaria o a la normativa vigente, no se admitirá y se archivará sin más trámite que la audiencia previa al interesado.

Se podrá proceder de igual manera en los casos en que su otorgamiento pudiera originar dentro del puerto situaciones de dominio del mercado susceptibles de afectar a la libre competencia en la prestación de los servicios portuarios básicos o a las actividades y los servicios comerciales directamente relacionados con la actividad portuaria.

3. El plazo máximo para dictar y notificar la resolución que ponga fin al procedimiento es de seis meses, transcurrido el cual, sin que haya recaído resolución expresa, la solicitud correspondiente se entenderá desestimada.

Artículo 66. *Revocación.*

1. La Administración portuaria puede revocar las autorizaciones, mediante resolución motivada y con la audiencia previa del titular, en los casos siguientes:

a) Cuando sean incompatibles con obras, normativas o planes aprobados con posterioridad al otorgamiento.

b) Cuando sean un obstáculo para la explotación portuaria.

c) Cuando impidan la utilización del espacio portuario para actividades de más interés público.

2. La revocación, en las circunstancias indicadas en el apartado anterior, no da derecho a indemnización.

Artículo 67. *Efectos de la extinción.*

1. Una vez extinguida la autorización, el titular tiene derecho a retirar los materiales, los equipos y las instalaciones de su propiedad, y tiene la obligación de hacerlo cuando lo disponga la administración portuaria. En este último caso, si la retirada no se lleva a cabo en el plazo y en las condiciones prescritas, ésta se realizará subsidiariamente por la administración a cargo del obligado.

2. En cualquier caso, el titular tiene la obligación de restaurar la realidad física alterada y de dejar el dominio público en el estado anterior a su ocupación.

Sección 2.ª Disposiciones específicas para el uso de puestos de amarre de embarcaciones de recreo

Artículo 68. *Principios generales.*

1. El otorgamiento de las autorizaciones de uso de amarres para embarcaciones de recreo no profesionales corresponde a Puertos de las Illes Balears, de acuerdo con los criterios y el procedimiento que se establecen reglamentariamente, y según los principios siguientes:

a) La gestión unificada de la demanda de amarres.
b) El establecimiento de regímenes específicos según el tipo de embarcación y los periodos de utilización efectiva de amarres.
c) El favorecimiento de la utilización de las dársenas de dique seco.
d) El fomento de los usos a tiempo compartido.
e) La implantación efectiva de medidas de control y calidad medioambiental.

2. Puertos de las Illes Balears garantizará una oferta adecuada de los amarres para embarcaciones transeúntes en cada puerto en los términos que reglamentariamente se determinen.
3. En las instalaciones gestionadas en régimen de concesión, el ente público podrá fijar, con criterios objetivos, oído el concesionario y atendiendo al título concesional, el porcentaje mínimo de amarres destinados a esta finalidad.
4. Puertos de las Illes Balears garantizará un porcentaje mínimo de amarres públicos para las embarcaciones tradicionales con valor histórico y patrimonial que hayan sido declaradas Bien de Interés Cultural.

Artículo 69. *Características de las autorizaciones.*

1. Las autorizaciones de uso de amarres se otorgan con carácter personal e intransferible, para un solo titular y para una embarcación determinada.
2. Excepcionalmente, se admite, por una sola vez y para la misma embarcación, la transmisión por causa de muerte de la autorización otorgada a una persona física a favor del derechohabiente, en el supuesto de la muerte de la persona titular de la autorización, por un plazo máximo de dos años, a contar desde la finalización del año natural en que ésta se ha producido. Una vez transcurrido este plazo, queda sin efecto la autorización, y la embarcación debe abandonar el lugar.
3. El plazo de vigencia de la autorización temporal es el que determina el título administrativo, el cual tiene que contar a partir del día siguiente de la notificación con carácter general, y no puede ser superior a cuatro años.
4. No obstante lo dispuesto en el punto 1 del presente artículo, los titulares de autorizaciones de uso de amarres tienen la obligación de comunicar a Puertos de las Illes Balears las ausencias de la embarcación autorizada superiores a cuarenta y ocho horas, durante las cuales el referido amarre quedará asignado a la oferta de amarres para embarcaciones transeúntes regulada en el artículo anterior.

Artículo 70. *Cesiones de derechos en puertos gestionados en régimen de concesión.*

1. Las cesiones de los derechos de uso de amarres en los puertos gestionados en régimen de concesión se otorgarán con carácter personal a un solo titular para una embarcación de medidas adecuadas al amarre.
2. Los derechos de uso de los amarres no perduran en ningún caso más allá del plazo correspondiente al título concesional.
3. Las cesiones a que hace referencia el apartado 1 quedan condicionadas al cumplimiento de los requisitos siguientes:

a) La cesión tiene que instrumentarse en documento público o privado y debe comunicarse a Puertos de las Illes Balears, con copia cotejada del contrato, a efectos de registro.
b) **(Sin contenido)**

c) Tienen que liquidarse con carácter previo los impuestos correspondientes ante la hacienda de la comunidad autónoma.

4. Los concesionarios de puertos deportivos tienen derecho a exigir del cedente hasta un 1% del precio del contrato.

5. Las cesiones de derechos de uso de amarres en los puertos deportivos gestionados en régimen de concesión estarán sujetas al devengo de una tasa.

Artículo 71. *Registro de usuarios de amarres.*

1. Los puertos en concesión deberán llevar un registro electrónico de los usuarios de los amarres al que deberá tener acceso la entidad Puertos de las Illes Balears. Reglamentariamente se fijarán la estructura y el contenido de dichos registros, así como los efectos de la inscripción.

2. La entidad Puertos de las Illes Balears podrá inspeccionar la existencia y la veracidad de dichos registros.

CAPÍTULO IV

Concesiones

Sección 1.ª Disposiciones generales

Artículo 72. *Ámbito de aplicación.*

1. Está sometida a concesión administrativa toda ocupación del dominio público portuario con obras o instalaciones no desmontables o con usos que requieran un plazo superior a cuatro años.

2. Toda ocupación del dominio público portuario tiene que ser compatible con la planificación y la ordenación portuarias y congruente con la finalidad y los usos propios de aquél.

3. Toda concesión se entiende otorgada sin perjuicio de terceros y salvando los derechos preexistentes.

Artículo 73. *Plazo de las concesiones.*

1. La ocupación del dominio público portuario con obras o instalaciones fijas, así como cualquier tipo de ocupación por plazo superior a cuatro años, estará sujeto a concesión.

2. El título de otorgamiento determinará el plazo de la concesión y sus posibles prórrogas, sin que el plazo total pueda exceder los 50 años.

Para la fijación del mismo se tendrán en cuenta los siguientes criterios:

a) Vinculación del objeto de la concesión a la actividad portuaria.
b) Disponibilidad de espacio del dominio público portuario.
c) Volumen de inversión y estudio económico-financiero.
d) Plazo de ejecución de las obras contenidas en el proyecto.
e) Adecuación a la planificación y a la gestión portuarias.
f) Incremento de actividad que genere el puerto y creación de empleo consecuencia de dicho incremento.
g) Vida útil de la inversión a realizar por el concesionario.
h) Compromiso de mejora medioambiental en el puerto y su entorno durante la concesión.

3. El plazo de la concesión será improrrogable, excepto cuando en el título de otorgamiento se haya previsto expresamente o, de no haberse previsto, el concesionario lleve a cabo una inversión adicional relevante no prevista en la concesión que sea superior al 20 % del valor actualizado de la inversión inicialmente prevista en el título concesional.

El plazo de cada una de las prórrogas que se otorguen en este supuesto no podrá ser superior a la mitad del plazo inicial, y la suma de los plazos de estas no podrá ser superior a una vez y media el plazo inicial de la concesión.

El plazo inicial, unido al de las prórrogas, no podrá superar el plazo máximo de 50 años.

4. A la petición de prórroga deberá adjuntarse la siguiente documentación:

a) Documento técnico que describa las características de las obras o la debida referencia al mismo, en caso de que este obrase en Puertos de las Illes Balears, así como la documentación o los estudios necesarios para la obtención del instrumento de prevención y control ambiental a que se encuentre sometido.

b) Estudio económico-financiero de viabilidad de la concesión, que justifique la necesidad de la prórroga y los nuevos compromisos que se pretenden cumplir, entre los que constarán la previsión de la creación de empleo y la metodología utilizada para dicha estimación.

c) Documentación acreditativa de las inversiones, tanto de las inicialmente previstas en la concesión, como de las ejecutadas posteriormente con autorización de Puertos de las Illes Balears.

d) Cuentas anuales aprobadas y, en su caso, depositadas en el Registro Mercantil o registro oficial en el que el empresario deba estar inscrito y, en todo caso, por firma auditora externa de los tres últimos ejercicios.

e) Dictamen emitido por una auditoría técnica externa e independiente, que verifique el cumplimiento de sus obligaciones de mantenimiento de las obras e instalaciones de la infraestructura necesaria para la prestación de los servicios portuarios que constituyen el soporte material de la concesión.

f) Propuesta de Reglamento de explotación y tarifas máximas.

g) Certificado de encontrarse al corriente de las obligaciones tributarias y con la Seguridad Social.

h) Declaración responsable de no estar incurso en incapacidad o prohibición para contratar.

5. Sin perjuicio del cumplimiento de los requisitos expresados en los apartados anteriores, en el caso de los clubes náuticos, se valorará la aportación de un plan deportivo.

El plan deportivo tendrá que estar dirigido a todos sus usuarios residentes y a todas las escuelas de su entorno y a la creación y al mantenimiento de equipos de competición en las diferentes modalidades de deportes del mar, cuya ejecución suponga una inversión igual o superior al 15 % del presupuesto anual de la entidad.

En el plan deportivo, sin perjuicio de que reglamentariamente se establezca su contenido, tendrá que adjuntarse la siguiente documentación:

a) Documento técnico que describa las características del plan o de los planes deportivos a llevar a cabo.

b) Estudio económico-financiero de viabilidad de dicho plan.

c) Certificado emitido por las federaciones baleares de Vela y/o Piragüismo que acredite la idoneidad del plan deportivo y su contenido económico.

d) En su caso, certificado emitido por algún organismo público competente que acredite la idoneidad, la autenticidad y el contenido económico de los proyectos culturales, patrimoniales o medioambientales relacionados con la actividad náutica.

e) Certificado emitido por las federaciones baleares de Vela y/o Piragüismo que acredite que el concesionario está dado de alta y ejerce una actividad deportiva pública y continuada.

f) Certificado emitido por Registro de entidades deportivas que acredite que la entidad concesionaria lleva de alta ininterrumpida desde el otorgamiento de la concesión objeto de prórroga y que no se halla incursa en ningún procedimiento de liquidación o disolución.

6. En todos los supuestos será necesario que el concesionario se encuentre al corriente del cumplimiento de las obligaciones derivadas de la concesión.

La prórroga de la concesión determinará la aprobación del Reglamento de explotación y tarifas máximas.

7. Para el otorgamiento de cada prórroga será necesario que haya transcurrido, al menos, la tercera parte del plazo de vigencia de la concesión, salvo por circunstancias excepcionales debidamente apreciadas por Puertos de las Illes Balears.

Sección 2.ª Procedimiento de otorgamiento

Artículo 74. *Iniciación.*

El procedimiento de otorgamiento de una concesión puede iniciarse a solicitud de la persona interesada o por concurso convocado por Puertos de las Illes Balears.

Artículo 75. *Solicitudes.*

1. La solicitud para la obtención de una concesión tiene que ir acompañada de la documentación siguiente:

a) Datos identificativos del solicitante o, en su caso, de los partícipes en la comunidad o entidad sin personalidad jurídica.
b) Acreditación de solvencia económica y técnica para atender a las obligaciones resultantes de la concesión.
c) Proyectos básico y de explotación suscritos por un técnico competente y adaptados al correspondiente Plan general de puertos, con detalle de posibles efectos medioambientales y, en su caso, estudio de impacto ambiental. Los proyectos deben contener la descripción de las actividades a desarrollar, las características de las obras e instalaciones a ejecutar conformes con el Plan general de puertos, la superficie a ocupar, el presupuesto estimado de las obras e instalaciones y otras especificaciones que determine Puertos de las Illes Balears.
d) Memoria económico-financiera de la actividad a desarrollar.
e) Justificación del cumplimiento de las condiciones específicas para el ejercicio de la actividad objeto de la concesión.
f) Justificante de haber constituido la garantía provisional y, en su caso, seguro de responsabilidad civil.
g) Otros documentos y justificaciones que sean pertinentes y cuya exigencia esté justificada por razón imperiosa de interés general.

2. No se admitirán las solicitudes que se opongan de manera notoria al Plan de uso y gestión del puerto de que se trate, las cuales deben archivarse sin más trámite que la audiencia previa a la persona interesada.
3. Las solicitudes de ampliación o modificación de los puertos deportivos, las dársenas o instalaciones marítimas que supongan una modificación de la distribución o de las características de los amarres de base existentes, deberán ser notificadas a los usuarios.

Artículo 76. *Tramitación de los proyectos.*

Admitida la solicitud, tiene que seguirse el procedimiento que se establezca reglamentariamente, en el cual tienen que hacerse efectivos los trámites siguientes:

a) Puertos de las Illes Balears procederá a la confrontación del proyecto sobre el terreno y los espacios de agua correspondientes con el fin de determinar su adecuación técnica.
b) Debe abrirse un trámite de información pública por un plazo no inferior a veinte días. No se exige este trámite cuando la concesión tenga por objeto la utilización de edificios y construcciones existentes sin modificación de la estructura exterior.
c) Tiene que solicitarse un informe a los organismos que reglamentariamente se determinen. Los informes tienen que emitirse en un plazo de un mes.
d) El proyecto tiene que someterse a los controles adecuados de impacto ambiental.

Artículo 77. *Aprobación de los proyectos.*

1. El Consejo de Administración de Puertos de las Illes Balears decide libremente sobre la aprobación de los proyectos de obras, instalaciones y explotación, sin perjuicio de lo que se prevé en los 21 y 22 de esta ley y en el marco del Plan general de puertos.
2. El acuerdo de aprobación de los proyectos determina:

a) La inclusión del ámbito del proyecto como sistema general portuario en el planeamiento general y territorial.
b) La declaración de utilidad pública a los efectos de expropiación de los bienes de propiedad privada y el rescate de las concesiones que sean necesarias para la ejecución del

proyecto, así como la afectación al uso portuario de los bienes de dominio público y de los bienes patrimoniales incluidos en la zona de servicio.

c) El inicio de las actuaciones para obtener la adscripción de dominio público que corresponda.

3. La aprobación de proyectos relativos a la construcción de nuevos puertos o a las ampliaciones de los existentes estará condicionada a la aprobación definitiva del plan de uso y gestión correspondiente, previa o simultánea.

Artículo 78. *Condiciones de otorgamiento del título.*

1. Cuando se decida otorgar la concesión, se comunicarán al solicitante las condiciones particulares de otorgamiento, y se le concederá un plazo de diez días para que comunique si las acepta. Si no hiciera ninguna manifestación en este plazo, o no aceptara las condiciones ofrecidas, se declarará concluido el procedimiento por desistimiento del solicitante, con pérdida de la fianza constituida.

2. Si las condiciones son aceptadas en el plazo concedido, Puertos de las Illes Balears resolverá discrecionalmente sobre el otorgamiento de la concesión. La resolución de otorgamiento, que permite la formalización del título concesional, tiene que publicarse en el Butlletí Oficial de les Illes Balears.

Artículo 79. *Concursos.*

1. Puertos de las Illes Balears puede convocar concursos para el otorgamiento de las concesiones reguladas en esta ley, mediante una convocatoria que tiene que publicarse en el Butlletí Oficial de les Illes Balears.

2. El concurso es preceptivo para el otorgamiento de concesiones administrativas que tengan por objeto la construcción o la explotación de puertos nuevos o la ampliación sustancial de estos, y para cuando se trate de supuestos de prolongación de la explotación de la concesión contemplados en esta ley.

No será aplicable lo dispuesto en el párrafo anterior en los supuestos de concesiones de dársenas e instalaciones náutico-deportivas construidas o no por particulares, cuando el solicitante sea un club náutico u otra entidad deportiva sin fines lucrativos, siempre que las condiciones de la concesión establezcan como máximo un límite del 20 % para el número de atraques destinados a embarcaciones con eslora superior a 15 metros, en cuyo caso se abriría un trámite de competencia de proyectos de acuerdo con el apartado 6 siguiente.

Podrá acudirse a la adjudicación directa cuando quien formula la solicitud sea un órgano o entidad de cualquier administración pública para el cumplimiento de las finalidades de su competencia, siempre que se trate de usos o actividades que, por su relación directa con la actividad portuaria, tengan que desarrollarse necesariamente dentro de dicho espacio o cuando la solicitud sea formulada por un club náutico u otra entidad deportiva sin fines lucrativos siempre que tenga la declaración de utilidad pública o siempre que las condiciones de la concesión establezcan una limitación de, al menos, un 80 % de los atraques disponibles para embarcaciones con eslora igual o inferior a 15 metros.

3. Los pliegos generales que regulan los concursos para el otorgamiento de concesiones administrativas para la construcción, la ampliación y la explotación o sólo la explotación de puertos deportivos, dársenas e instalaciones marítimas deportivas, deberán contener necesariamente, como elemento a valorar, la condición relativa al volumen de inversión anual, espacio terrestre y espejo de agua que el licitante se compromete a dedicar a la promoción, la enseñanza y la práctica de actividades náutico-deportivas. Asimismo, cuando proceda, será un elemento a valorar la condición relativa a la oferta que los licitantes deberán hacer respecto al personal que formaba parte de la plantilla en el momento de la reversión, el cual deberá integrarse en su futura plantilla con el reconocimiento de la antigüedad con carácter general, para la prestación de servicios.

4. La convocatoria del concurso supone el archivo de los expedientes de concesión en tramitación que se vean afectados y la atribución al solicitante del derecho a percibir los gastos del proyecto si no resultara adjudicatario del concurso.

5. Los concursos regulados en este artículo tienen que desarrollarse de acuerdo con lo que reglamentariamente se determine, aplicándose subsidiariamente la legislación de contratos de las administraciones públicas.

6. Presentada una solicitud que se refiera a alguno de los supuestos previstos en el apartado 2 anterior, Puertos de las Illes Balears deberá convocar concurso, siguiendo la tramitación prevista. En los demás casos, Puertos de las Illes Balears podrá convocar un concurso, o bien iniciar un trámite de competencia de proyectos, mediante anuncio, que se publicará en el "Butlletí Oficial de les Illes Balears", donde se indicará la apertura de un plazo de un mes para la presentación de otras solicitudes que tengan, según se determine por Puertos de las Illes Balears, el mismo o distinto objeto que aquella, y que deberán reunir los requisitos previstos en el apartado 2 del presente artículo. En este trámite de competencia de proyectos, se respetará la confidencialidad de los proyectos y de la documentación aportada.

Cuando en el trámite de competencia de proyectos se presenten varias solicitudes, el Consejo de Administración seleccionará aquella que, a su juicio, tenga mayor interés portuario, motivado en la captación de nuevos tráficos, compatibilidad con otros usos, inversión y rentabilidad, entre otros, y continuará la tramitación.

En el caso de concesiones solicitadas por clubs náuticos o entidades deportivas sin fines lucrativos que se tramiten como competencia de proyectos, se deberá valorar los siguientes aspectos:

a) Programa de actividades culturales y deportivas de interés social.
b) Estructura tarifaria y tarifas máximas propuestas.
c) Viabilidad, oportunidad y bondad del proyecto.
d) Memoria económico-financiera.
e) Propuesta de organización de los servicios. Memoria de explotación.
f) Declaración de utilidad pública conforme al artículo 8 de la Ley 2/2023, de 7 de febrero, de la actividad física y el deporte de las Illes Balears. La consejería competente en materia de puertos deportivos podrá establecer, reglamentariamente, el procedimiento de declaración de utilidad pública de los clubs náuticos.

Artículo 80. *Resolución de los concursos.*

1. En el supuesto de que el ganador del concurso renuncie a la adjudicación de la concesión, la administración puede optar discrecionalmente entre declarar desierto el concurso o adjudicar el concurso al licitador siguiente en la valoración, de acuerdo con los que establezcan las condiciones de la concesión.

2. El concurso podrá declararse desierto si ninguna de las ofertas presentadas tiene las condiciones adecuadas.

3. Una vez resuelto el concurso, el ganador redactará el proyecto de ejecución, que deberá ser sometido a la aprobación de Puertos de las Illes Balears. Esta aprobación determinará la formalización del título concesional.

Sección 3.ª Régimen específico

Artículo 81. *Concesiones de obra pública portuaria.*

1. Puertos de las Illes Balears podrá promover la construcción y la explotación o sólo la explotación de obras públicas portuarias en régimen de concesión administrativa.

2. Los contratos de concesión de obras públicas tendrán por objeto la construcción y la explotación o sólo la explotación, siempre que se encuentren abiertas al uso público o al aprovechamiento general de:

a) Un puerto existente, un nuevo puerto o la ampliación de un puerto existente que sea susceptible de explotación totalmente independiente.
b) Infraestructuras portuarias e instalaciones náuticas deportivas.

3. La construcción y la explotación o sólo la explotación de la obra pública portuaria objeto de la concesión se efectuará a riesgo y ventura del concesionario, quien asumirá los riesgos económicos derivados de su ejecución y explotación.

4. En materia de obras públicas portuarias será de aplicación la legislación general reguladora del contrato de concesión de obras públicas, sin perjuicio de las previsiones contenidas en la presente ley y de su régimen de utilización del dominio público portuario.

Sección 4.ª Régimen jurídico de las concesiones

Artículo 82. *Título concesional.*

1. El título concesional tiene que incorporar, además de las condiciones mínimas establecidas en el artículo 56, las determinaciones siguientes:

a) Concreción de los terrenos, las obras o las instalaciones sujetas a reversión.
b) Estudio acreditativo del equilibrio económico y financiero de la concesión.
c) Fianzas que tiene que constituir y mantener el adjudicatario.

2. Asimismo, la administración tiene que reservarse en el título la facultad de modificar, en su caso, las tarifas que puede percibir de los usuarios, como también la de imponer al concesionario la ejecución de obras a su cargo.

Artículo 83. *Explotación y gestión.*

1. La explotación, la gestión y el mantenimiento de las obras y de las instalaciones han de ir a cargo del concesionario, el cual puede llevar a cabo estas actividades mediante cualquiera de las formas previstas en el ordenamiento jurídico.
2. Los contratos entre el concesionario y otra persona natural o jurídica para la gestión total o parcial de la concesión, quedan sometidos a la previa aprobación de Puertos de las Illes Balears.
3. La concesión no habilita por sí misma al concesionario a prestar servicios portuarios básicos, a menos que el título así lo prevea.

Artículo 84. *Actos de transmisión y de gravamen.*

1. Las concesiones de dominio público portuario son transmisibles entre personas vivas previa autorización de Puertos de las Illes Balears.
2. A estos efectos, tendrán la consideración de transmisión de la concesión las operaciones societarias que impliquen la alteración de la posición mayoritaria en el capital social, las fusiones, las absorciones y las adjudicaciones por impago, incluyendo los supuestos de remate judicial.
3. Es necesaria, asimismo, la autorización previa de Puertos de las Illes Balears para la constitución de gravámenes sobre las concesiones y para la división de las concesiones otorgadas para una pluralidad de usos, que cuenten con instalaciones separables, cuando esta posibilidad esté expresamente reconocida en las condiciones del título.

Artículo 85. *Publicidad registral.*

Las concesiones pueden inscribirse en el Registro de la Propiedad de conformidad con lo que disponga la normativa estatal de aplicación.

Sección 5.ª Modificación y extinción de las concesiones

Artículo 86. *Modificación de las concesiones.*

1. Puertos de las Illes Balears puede autorizar a solicitud del interesado modificaciones de las condiciones de una concesión. Si la modificación es sustancial, la solicitud tiene que tramitarse como si se tratara de otorgar una nueva concesión.
2. Se consideran modificaciones sustanciales las siguientes:

a) La modificación del objeto de la concesión.
b) La ampliación de la superficie de la concesión en más de un 30% respecto a la fijada en el acta de reconocimiento.
c) La ampliación de la superficie o del volumen construidos autorizados en más de un 30%.

d) La modificación de la ubicación de la concesión.

3. Al computar los límites establecidos en el apartado anterior, tienen que tenerse en cuenta los valores acumulados de modificaciones anteriores.

4. En los concursos que se convoquen para el supuesto de ampliación sustancial recogido en el artículo 74.2 de la presente ley, el concesionario que promueva la referida ampliación sustancial tendrá derecho de tanteo sobre el resultado del concurso, en los términos establecidos en el artículo 88.

Artículo 87. *Extinción de las concesiones.*

1. El cumplimiento del plazo previsto en el título concesional supone la extinción de la concesión.

2. Son causas de extinción anticipada de la concesión:

a) El rescate de la concesión por parte de la administración.

b) La declaración de quiebra o la extinción de la persona jurídica concesionaria.

c) La declaración de un concurso de acreedores del concesionario, cuando ello imposibilite la realización de las obras previstas o la prestación de los servicios portuarios. No obstante, Puertos de las Illes Balears puede autorizar el mantenimiento de la concesión si considera que el concesionario ofrece las garantías suficientes, salvo que se reserve su gestión directa.

d) El mutuo acuerdo entre la administración portuaria y el concesionario.

e) La renuncia del concesionario.

f) La revocación de la concesión por incumplimiento imputable al concesionario de las cláusulas establecidas en el pliego de condiciones.

g) Cualquier otra que se establezca en el pliego de condiciones, de acuerdo con la legislación vigente.

Artículo 88. *Prolongación de la explotación.*

1. El titular de una concesión que pretenda prolongar la explotación de un puerto deportivo o de una obra pública más allá del plazo concesional, puede solicitar a Puertos de las Illes Balears la adjudicación de una nueva concesión, una vez hayan transcurrido las dos terceras partes, y sin necesidad de aportar una fianza provisional con la solicitud.

2. A este efecto, si se considera ventajoso para los intereses públicos, y siempre que el vencimiento de la concesión no tenga que producirse en los tres años siguientes, Puertos de las Illes Balears tramitará la solicitud publicando el anuncio correspondiente en el Butlletí Oficial de les Illes Balears, y abriendo un plazo no inferior a tres meses a fin de que, si hay otras personas interesadas en la gestión, puedan presentar las correspondientes solicitudes. Concluido dicho trámite, se convocará un concurso entre los interesados que hayan presentado la solicitud en plazo. Transcurrido dicho plazo sin que se hayan presentado otras solicitudes se tramitará la solicitud de prolongación de la explotación presentada por el titular de la concesión sin necesidad de concurso.

3. En el pliego de condiciones generales que regule el concurso tiene que incluirse necesariamente el derecho de tanteo a favor del concesionario en activo, que éste puede ejercer siempre que no haya incumplido las cláusulas de la concesión, haya realizado la gestión de las instalaciones a satisfacción de Puertos de las Illes Balears y haya licitado el concurso.

El pliego de condiciones generales del concurso establecerá los criterios y baremos según los cuales se podrá ejercer el derecho de tanteo, de acuerdo con la defensa del interés general.»

4. En el caso de que el concesionario que ha promovido el procedimiento no resulte adjudicatario de la concesión por no haber ganado el concurso y no ejercitar el derecho de tanteo o, en su caso, por no aceptar las condiciones ofertadas por la administración en la tramitación de su solicitud, no mantendrá ningún derecho sobre la concesión y, a su vencimiento, los bienes y derechos revertirán a Puertos de les Illes Balears.

5. En el supuesto de que el ganador del concurso renuncie al otorgamiento de la concesión y el antiguo concesionario no ejerza el derecho de tanteo, la administración podrá optar discrecionalmente entre declarar desierto el concurso u ofertar su adjudicación al

siguiente clasificado en la valoración, y el antiguo concesionario podrá ejercer nuevamente su derecho de tanteo.

6. Los concursantes no tendrán ningún derecho a resarcirse de los gastos que pueda haberles ocasionado su presentación al concurso, excepto en el supuesto de que el concesionario que ha promovido el procedimiento no resulte ganador del concurso y ejerza el derecho de tanteo. En este caso, el ganador del concurso tendrá derecho a percibir los gastos del proyecto que serán a cargo del que ha ejercido el derecho de tanteo.

7. El concurso se declarará desierto por la administración en los siguientes supuestos:

a) Cuando ninguna de las ofertas presentadas reúna las condiciones mínimas establecidas en el concurso.

b) Discrecionalmente, cuando el ganador del concurso renuncie al otorgamiento de la concesión y el antiguo concesionario no ejerza el derecho de tanteo.

c) Siempre, en su caso, cuando el segundo clasificado en el concurso no acepte las condiciones ofrecidas y el antiguo concesionario no ejerza el derecho de tanteo.

8. El nuevo concesionario debe reintegrar o abonar al anterior titular las inversiones realizadas a lo largo del plazo concesional, que cuenten con la preceptiva autorización de Puertos de las Illes Balears y que no hubieran sido amortizadas al acabar la vigencia del título concesional de conformidad con el estudio económico financiero.

9. Todas aquellas concesiones de explotación o de obra pública referidas a instalaciones que, con posterioridad a la entrada en vigor de la presente ley, fueran objeto de transferencia desde la Administración del Estado a la comunidad autónoma de las Illes Balears podrán acogerse a esta modalidad, rigiéndose dichos casos por el procedimiento regulado en el presente artículo.

No obstante, en los referidos casos no serán necesarios ni el cumplimiento de las condiciones de que hubieran transcurrido las dos terceras partes de la concesión ni el hecho de que el vencimiento de esta se haya producido en los tres años siguientes.

Artículo 89. *Reversión.*

1. Una vez extinguida la concesión, revierten a la administración portuaria los terrenos, las obras y las instalaciones señalados en el título de otorgamiento y sus modificaciones, que serán entregados en un estado adecuado de conservación y funcionamiento, y libres de cargas.

2. La retirada de las obras y las instalaciones, y también la de los materiales y equipos, se hace a expensas del concesionario. Si éste no la efectúa en el plazo y con las condiciones establecidas, tiene que hacerlo la administración subsidiariamente a cargo del obligado.

3. Mientras no se produzca la reversión de las instalaciones a la administración portuaria, el concesionario tendrá que continuar gestionándolas o explotándolas a precario, manteniéndose las obligaciones derivadas del título concesional, hasta que se produzca alguna de las siguientes circunstancias:

a) La asunción efectiva de los servicios por parte de la administración portuaria.

b) El otorgamiento de un nuevo título concesional.

c) El transcurso de un año desde el vencimiento de la concesión, siempre que el titular haya manifestado con una antelación de 4 meses su intención de abandonar los espacios afectos a la concesión.

CAPÍTULO V

Fianzas y avales

Artículo 90. *Fianzas para autorizaciones.*

Las personas beneficiarias de las autorizaciones reguladas en esta ley sólo están obligadas a la constitución de fianzas cuando la ocupación del dominio público sea especialmente intensa y se establezca como condición en el título autorizador.

Artículo 91. *Fianza provisional.*

1. Los solicitantes de una concesión administrativa tienen que acreditar, en el momento de presentar el proyecto, la constitución de una fianza provisional por un importe del 2% del presupuesto de las obras o instalaciones.

2. La fianza provisional tiene que constituirse de acuerdo con la normativa vigente, es irrevocable y es ejecutable automáticamente por resolución del órgano competente, el cual ordenará su devolución si la solicitud es desestimada por causas no imputables al solicitante.

Artículo 92. *Fianza definitiva.*

1. Una vez otorgada la concesión, y en el plazo señalado en el título, el adjudicatario tiene que constituir una fianza definitiva incrementando la provisional hasta el 5% del presupuesto admitido por el órgano competente.

2. Si el concesionario no constituye la fianza en el plazo establecido en el título administrativo, se entiende que renuncia al mismo. En este caso, el concesionario pierde la fianza constituida.

3. Cuando la concesión se extingue por caducidad, se deducen de la fianza las cantidades que tengan que hacerse efectivas en concepto de indemnizaciones y de penalidades.

4. Si se ejecuta total o parcialmente la garantía constituida, el concesionario estará obligado a completarla o restituirla en el plazo de un mes.

5. La fianza se devolverá al concesionario en el plazo de tres meses desde la aprobación del acta de reconocimiento de las obras o instalaciones, con deducción, si procede, de las cuantías que tengan que hacerse efectivas en concepto de penalizaciones y responsabilidades.

6. Previamente a la devolución de la fianza, tendrá que haberse constituido la garantía establecida en el artículo siguiente

Artículo 93. *Garantía de explotación.*

1. La garantía de explotación responde de todas las obligaciones derivadas del título habilitante, de las sanciones que puedan imponerse a su titular por incumplimiento de las condiciones del título y de los daños y perjuicios que este incumplimiento pueda ocasionar.

2. Esta garantía se determinará en función del importe anual de las tasas que ha de abonar el concesionario, y se revisará cada cinco años, en función del importe de las tasas en la fecha de actualización.

3. La garantía de explotación será devuelta cuando se extinga la concesión, con deducción de las cuantías que han de hacerse efectivas en concepto de penalización o de responsabilidades.

4. La falta de constitución de esta garantía implica un incumplimiento de las obligaciones concesionales y habilita a Puertos de las Illes Balears para acordar la extinción anticipada de la concesión.

CAPÍTULO VI

Régimen económico

Artículo 94. *Canon de aprovechamiento.*

1. La utilización o el aprovechamiento especial del dominio público portuario en virtud de autorización o de concesión implica el deber de satisfacer el correspondiente canon en Puertos de las Illes Balears.

2. El canon tiene la naturaleza de tasa de la Administración de la comunidad autónoma y es compatible con los cánones por ocupación de los bienes demaniales establecidos en la legislación sobre el dominio público marítimo-terrestre.

3. El régimen jurídico del canon se establece en la legislación de tasas de la Administración de la comunidad autónoma.

4. Los concesionarios que actúen de acuerdo con criterios de gestión sostenible y eficiente, tienen derecho a las bonificaciones que determine, a este efecto, la legislación de tasas de la Administración de la comunidad autónoma.

5. En todo caso, las inversiones que se hayan acometido por los concesionarios de puertos deportivos e instalaciones marítimas, que hayan supuesto mejoras sustanciales de estas, tendrán una consideración limitada en los procesos de recálculo de canon a que hubiera lugar. Dicha limitación de la valoración se definirá reglamentariamente.

TÍTULO V

Régimen de infracciones, sanciones y policía

CAPÍTULO I

Principios generales

Artículo 95. *Medidas administrativas.*

La actuación contraria a lo que dispone esta ley permite a la administración portuaria:

a) Adoptar las medidas necesarias para el restablecimiento del régimen jurídico infringido en función de la naturaleza de los hechos.

b) Imponer sanciones a los responsables, previa tramitación de un procedimiento sancionador.

c) Exigir la reparación de los daños y perjuicios causados al dominio público y a otros bienes y derechos de la administración.

CAPÍTULO II

Infracciones

Artículo 96. *Concepto y clasificación.*

1. Constituyen infracciones administrativas en materia de puertos las acciones y omisiones tipificadas en esta ley.

2. Las infracciones se clasifican en leves, graves y muy graves.

3. Por disposiciones reglamentarias se pueden complementar o especificar las conductas tipificadas como infracciones, siempre que no se innove el cuadro de infracciones y de sanciones establecido en esta ley.

Artículo 97. *Infracciones leves.*

Constituyen infracciones leves las acciones y omisiones tipificadas en alguno de los supuestos siguientes, siempre que por su trascendencia no tengan que calificarse como graves o muy graves:

a) El uso de un amarre sin autorización y la negativa a abonar las tasas por la utilización de la rampa de usuarios de las instalaciones portuarias.

b) El estacionamiento de vehículos, remolques, caravanas así como la acampada fuera de los espacios destinados para este uso, o con infracción de las condiciones o de la señalización que lo regula.

c) El incumplimiento de las disposiciones establecidas en los reglamentos dictados en despliegue o aplicación de esta ley, como también el de las órdenes e instrucciones que emita Puertos de las Illes Balears en el ejercicio de sus competencias.

d) La ejecución en la zona de servicio del puerto de acciones que pongan en peligro las obras, las instalaciones portuarias, las embarcaciones, las mercancías, los contenedores o las personas, siempre que no se impida la normal prestación del servicio.

e) La utilización indebida, inadecuada o sin las condiciones de seguridad suficientes, de las instalaciones reguladas en esta ley.

f) La ocupación con instalaciones desmontables o bienes muebles, el aprovechamiento y la prestación de servicios y la realización de actividades comerciales en el dominio público portuario sin el correspondiente título administrativo o sin ajustarse a sus determinaciones.

g) La percepción, por parte del concesionario, de retribuciones o comisiones por la cesión de derechos sobre amarres de embarcaciones de recreo infringiendo lo que establece esta ley, siempre que la cantidad percibida sea inferior a 6.000 euros.

h) La omisión o la aportación de forma defectuosa, voluntariamente o por negligencia inexcusable, de cualquier información que se tenga que suministrar a la administración portuaria por prescripción legal o reglamentaria.

i) La publicidad exterior no autorizada mediante carteles, vallas, medios audiovisuales, así como la publicidad mediante páginas web de actividades no autorizadas dentro de las instalaciones portuarias.

j) El incumplimiento de las prescripciones sobre limpieza de la zona de servicio del puerto.

k) Cualquier otro incumplimiento de las obligaciones impuestas directamente por esta ley y por las disposiciones que la desarrollen, siempre que no estén tipificadas como infracción grave o muy grave.

Artículo 98. *Infracciones graves.*

1. Constituyen infracciones graves las tipificadas como leves cuando provoquen lesiones a las personas o cuando causen daños o perjuicios que impidan el normal funcionamiento de los bienes o de las instalaciones.

2. Además, tienen la consideración de infracciones graves, las tipificadas en alguno de los supuestos siguientes:

a) La ocupación con instalaciones desmontables o bienes muebles, el aprovechamiento y la prestación de servicios y la realización de actividades comerciales en el dominio público portuario sin el correspondiente título administrativo o sin ajustarse a sus determinaciones, siempre que se haya desatendido el requerimiento expreso dictado por la administración portuaria para el cese de la citada conducta.

b) La transmisión parcial o total de concesiones, o la constitución de gravámenes sobre éstas, sin la autorización de la administración portuaria.

c) La transmisión o cesión de derechos sobre los amarres sin cumplir los requisitos establecidos en esta ley.

d) La percepción, por parte del concesionario, de retribuciones o comisiones por la cesión de derechos sobre amarres de embarcaciones de recreo infringiendo lo que establece esta ley, cuando no sea constitutivo de infracción leve.

e) La omisión o aportación de forma defectuosa, voluntaria o por negligencia inexcusable, prevista en el apartado h) del artículo 97, cuando se haya hecho caso omiso al requerimiento de la administración. Así mismo, el falseamiento de cualquier información aportada a la administración portuaria en cumplimiento de una obligación legal o de un requerimiento de esta, así como la declaración de carga por parte del transportista a la naviera.

f) La obstrucción al ejercicio de las funciones de control, vigilancia, y de policía que corresponden a la administración portuaria o la negativa a colaborar, así como las agresiones, vejaciones e insultos al personal portuario.

g) La vulneración de las normas sobre prestación del servicio que afecten su normal recepción por parte de los usuarios.

h) El vertido no autorizado de sustancias y de residuos en la zona de servicio del puerto.

i) Cualquier otro tipo de actuación que perjudique el entorno terrestre o marino o el medio ambiente.

j) El incumplimiento de la obligación de estar inscrito en el Registro General de usuarios de amarres.

k) La ejecución no autorizada de obras o instalaciones fijas, así como el aumento de superficie, volumen o altura construidos sobre los autorizados.

l) La reincidencia, por la comisión en el plazo de dos años, de más de una infracción de carácter leve cuando así haya sido declarado por resolución firme.

Artículo 99. *Infracciones muy graves.*

1. Constituyen infracciones muy graves las tipificadas como leves o como graves cuando provoquen lesiones a las personas o cuando causen daños o perjuicios que impidan totalmente el funcionamiento o la utilización de los bienes o de las instalaciones.

2. En todo caso, tendrán la consideración de infracción muy grave las referentes a cualquiera de los supuestos siguientes:

a) El vertido de sustancias y residuos contaminantes en las aguas del puerto.

b) Las acciones u omisiones con repercusiones especialmente relevantes para el entorno terrestre o marino o para el medio ambiente, como consecuencia de la trascendencia económica de los daños y perjuicios producidos o porque lesionan de forma irreversible el equilibrio del medio natural.

c) Las acciones u omisiones que causen un daño importante o impliquen un riesgo muy grande para la salud o la seguridad de las personas, así como el transporte de mercancías peligrosas no autorizadas.

d) La realización de obras, instalaciones o actividades en el dominio público portuario o de otras instalaciones sin el correspondiente título administrativo o sin ajustarse a sus condiciones, siempre que se hubiera desatendido el requerimiento expreso de la administración portuaria de cese de la actuación o cuando se persista en esta conducta una vez notificada la iniciación del correspondiente procedimiento sancionador.

Artículo 100. *Sujetos responsables.*

1. Son responsables de las infracciones administrativas en materia de puertos las personas físicas o jurídicas siguientes:

a) Los autores de los hechos o las omisiones, sin perjuicio de la responsabilidad solidaria de la empresa con la cual éstos tengan una relación de dependencia, si la infracción se ha cometido en el ámbito propio de la actividad de la empresa.

b) En caso de incumplimiento de las condiciones de un título administrativo o de un contrato con la administración portuaria, el adjudicatario del título o del contrato.

c) En caso de infracciones relacionadas con las embarcaciones, los propietarios, los armadores y los consignatarios, con carácter solidario, y los patrones o los capitanes, con carácter subsidiario.

d) En caso de infracciones relacionadas con obras, instalaciones y actividades no amparadas suficientemente por el título correspondiente, el promotor de la actividad, el empresario que las lleva a cabo y el director técnico, según corresponda.

2. Si las infracciones son imputables a una persona jurídica, son consideradas responsables subsidiarias o solidarias las personas físicas que integran los órganos rectores o de dirección, salvo aquéllas que hayan disentido expresamente de los acuerdos adoptados.

3. Las sanciones impuestas a diversos sujetos en razón de una misma infracción tienen entre sí carácter independiente.

Artículo 101. *Prescripción.*

1. El plazo de prescripción de las infracciones es de cuatro años para las muy graves, de dos años para las graves y de un año para las leves, a partir de su total consumación.

2. En el caso de infracciones continuadas, el plazo establecido en el apartado anterior se empieza a contar desde la finalización de la actividad o desde la fecha en que se ha realizado el último acto con el cual ha sido consumada.

3. Si los hechos, los actos o las omisiones constitutivos de infracción son desconocidos por falta de signos externos, el plazo empieza a contar a partir de la fecha en que éstos se manifiesten o la administración tenga conocimiento.

CAPÍTULO III

Sanciones

Sección 1.ª Disposiciones generales

Artículo 102. *Principios generales.*

1. Las acciones u omisiones constitutivas de infracción administrativa en materia portuaria son sancionadas de acuerdo con las disposiciones contenidas en esta ley.

2. Si un mismo hecho u omisión fuera constitutivo de dos o más infracciones, se tomará en consideración únicamente aquélla que comporte la mayor sanción.

3. Sin perjuicio de la sanción que se imponga, el infractor estará obligado a la restitución de las cosas y a la reposición a su estado anterior. En todo caso la restitución comporta la obligación de devolver a la administración la totalidad del beneficio ilícitamente obtenido.

Artículo 103. *Tipología de sanciones.*

Las infracciones se sancionan en los siguientes términos:

a) Las leves con multa de hasta 9.000,00 euros.
b) Las graves con multa de hasta 200.000,00 euros.
c) Las muy graves con multa de hasta 600.000,00 euros.

Téngase en cuenta que el Gobierno podra actualizar por decreto, publicado únicamente en el "Boletín Oficial de las Islas Baleares", la cuantía de las sanciones de acuerdo con el índice de precios al consumo, según se establece en la disposición adicional 4 de la presente ley.

Artículo 104. *Sanciones accesorias.*

En caso de infracciones graves o muy graves, la sanción de multa puede ir acompañada de alguna de las sanciones siguientes:

a) Suspensión del ejercicio de las actividades empresariales o profesionales en la zona de servicio del puerto por un plazo no superior a dos años.

b) Revocación de los títulos relativos al uso o al aprovechamiento del dominio público portuario.

c) Inhabilitación del infractor para ser titular de autorizaciones, licencias y concesiones administrativas, o de contratos de gestión de servicios, por un plazo no superior a dos años en el caso de infracciones graves, o no superior a cuatro años en el caso de infracciones muy graves.

d) Suspensión del derecho a obtener subvenciones o ayudas públicas de la Administración de la comunidad autónoma de las Illes Balears en materias relacionadas con el objeto de esta ley, por un plazo no superior a dos años en el caso de infracciones graves, o no superior a cuatro años en el caso de infracciones muy graves.

Artículo 105. *Gradación.*

Para la imposición de las sanciones previstas en el artículo anterior y para la determinación de su cuantía, tienen que considerarse las circunstancias del caso y, especialmente, las siguientes:

a) La existencia de intencionalidad o de reiteración.
b) La naturaleza de los perjuicios causados.
c) La reincidencia.
d) El lucro ilegal obtenido por el infractor y su capacidad económica.
e) La enmienda voluntaria durante la tramitación del procedimiento de las irregularidades que originaron la actuación sancionadora.
f) La relevancia externa de la conducta infractora.

Artículo 106. *Reconocimiento voluntario de la responsabilidad.*

El reconocimiento voluntario de la propia responsabilidad por parte del infractor, comunicado a Puertos de las Illes Balears antes de la iniciación del procedimiento sancionador, o en cualquier momento de su tramitación anterior a la notificación de la propuesta de resolución, reduce en un 40% la cuantía de la multa en las infracciones leves, en un 30% en las graves y en un 20% en las muy graves.

Artículo 107. *Prescripción.*

Las sanciones impuestas por infracciones leves prescriben al cabo de un año, las impuestas por infracciones graves al cabo de dos años, y las impuestas por infracciones muy graves al cabo de cuatro años.

Artículo 108. *Responsabilidad por daños.*

Las responsabilidades administrativas que se deriven del procedimiento sancionador son compatibles con la exigencia a los infractores de restablecer la situación alterada por ellos, y con la obligación de indemnizar a la administración portuaria por los daños y perjuicios causados al dominio público portuario o a otros bienes y derechos de ésta.

Sección 2.ª Competencia y procedimiento

Artículo 109. *Órganos competentes.*

La competencia para la imposición de las multas reguladas en la presente ley corresponderá a los siguientes órganos:

a) Al director gerente, hasta 9.000,00 euros.
b) Al Consejo de Administración de Puertos de las Illes Balears, de 9.000,00 euros hasta 100.000,00 euros.
c) Al Consejo de Gobierno, cuando la cuantía sea igual o superior a 100.000,00 euros.

Artículo 110. *Procedimiento.*

Para la imposición de las sanciones reguladas en esta ley, la administración portuaria adecuará su actuación a las normas generales dictadas por la Administración de la comunidad autónoma en materia de procedimiento sancionador.

CAPÍTULO IV

Policía de puertos

Artículo 111. *Funciones.*

1. Corresponde a Puertos de las Illes Balears el ejercicio de las funciones de policía administrativa de puertos reguladas en esta ley y, en particular las tareas siguientes:

a) La inspección y vigilancia.
b) La adopción de medidas cautelares.
c) La adopción de las medidas dirigidas a garantizar el desarrollo de las actividades portuarias y la integridad del dominio público portuario.
d) El control de las actuaciones que pueden afectar a los valores culturales, patrimoniales, paisajísticos y medioambientales de los espacios portuarios.

2. En los puertos y las instalaciones gestionadas en régimen de concesión, el título correspondiente tiene que prever el ejercicio, por parte del concesionario, de funciones de auxilio y colaboración en materia de policía portuaria, las cuales en ningún caso constituyen ejercicio de autoridad.
3. Los titulares de autorizaciones, licencias y concesiones están obligados a informar a Puertos de las Illes Balears de las incidencias que se produzcan en relación con el dominio público y a cumplir las órdenes que dicte la administración en el ejercicio de las funciones de policía portuaria.

Artículo 112. *Inspección y vigilancia.*

1. La potestad de inspección y vigilancia se lleva a cabo mediante personal habilitado, que tendrá, en el ejercicio de sus funciones, la condición de agente de la autoridad.

2. La potestad regulada en este artículo comprende las atribuciones necesarias para la verificación del cumplimiento de las exigencias legales y reglamentarias establecidas en relación con las construcciones, las instalaciones, las obras, los servicios y las actividades que se desarrollan en los puertos y en el resto de espacios regulados en esta ley, y también con respecto a los vehículos y las embarcaciones.

Artículo 113. *Obras y actividades no amparadas por título habilitante.*

1. Puertos de las Illes Balears puede ordenar la paralización inmediata de las obras, así como la suspensión de las actividades que no tengan cobertura en el título administrativo correspondiente o que no se ajusten a las condiciones de éste.

2. Asimismo, puede acordar cualquier otra medida admitida por el ordenamiento jurídico, y particularmente el precinto de obras o de instalaciones y la retirada de materiales, maquinaria o equipos que se utilicen en éstas, así como la inmovilización de embarcaciones y de vehículos.

3. En el plazo establecido en la orden de suspensión, el interesado puede solicitar el otorgamiento del título preceptivo o, si procede, adecuar las obras o la actividad al título otorgado. Si transcurre este plazo sin que se haya realizado la conducta prescrita, Puertos de las Illes Balears puede adoptar las medidas adecuadas, incluido el desmontaje de las instalaciones o la demolición de las obras.

Artículo 114. *Medidas de protección.*

1. Corresponde a Puertos de las Illes Balears la adopción de las medidas necesarias para garantizar el tráfico portuario, las actividades de explotación económica y la disponibilidad de los espacios portuarios, atraques y amarres.

2. La potestad regulada en el apartado anterior permite en todo caso:

a) La recuperación del dominio público portuario, particularmente en los casos de ocupación del dominio público por embarcaciones, vehículos, mercancías y cualquier otro elemento sin título suficiente o sin ajustarse a las normas sobre usos y servicios.

b) La declaración de la situación de abandono de embarcaciones, vehículos y otros objetos.

c) Las medidas de seguridad exigibles cuando una embarcación presente peligro de hundirse en el puerto, y el naviero o el consignatario no proceda a su reparación o a su traslado.

Artículo 115. *De los expedientes en materia de abandono de embarcaciones de recreo, vehículos y objetos en zonas portuarias de gestión indirecta.*

1. Ámbito de aplicación y legitimación.

1.1 Serán aplicables las disposiciones contenidas en este artículo en los casos de abandono de embarcaciones de recreo, vehículos y objetos, y se tramitará el expediente ante notario hábil en el lugar en el que se encuentren.

1.2 Estará legitimado para la iniciación del expediente, además de la administración portuaria, el titular de la instalación náutico-deportiva o el concesionario o titular de la autorización del amarre, el atraque o la instalación portuaria o terrestre donde se localice la embarcación, el vehículo o el objeto, susceptible de estar afectado por esta normativa.

2. Solicitud.

2.1 En la solicitud de declaración de abandono de una embarcación de recreo, vehículo u objeto, se acreditarán los siguientes extremos:

a) Que la embarcación, el vehículo o el objeto ha permanecido, al menos, seis meses amarrado, atracado, fondeado o estacionado en un lugar dentro de un puerto, instalación náutico-deportiva o instalación terrestre.

b) Que el propietario de la embarcación de recreo o del vehículo no ha abonado en el plazo de, al menos, seis meses las tasas o tarifas correspondientes al citado período, así como que no ha sido posible contactar durante ese plazo con el propietario, el armador o la persona autorizada en el lugar señalado por los mismos en la declaración de entrada de la embarcación o del vehículo en el puerto, la instalación náutico-deportiva o la instalación terrestre.

2.2 La solicitud irá acompañada de la siguiente documentación:

a) Copia de la documentación de la embarcación que haya sido entregada al solicitante en el momento de su entrada en el puerto u ocupación del punto de atraque, con identificación de un domicilio en España para notificaciones.

b) Los documentos o las facturas que acrediten la suma a la que asciende la deuda con el solicitante de la iniciación del expediente, junto a la manifestación del acreedor legítimo o su representante de que tales facturas no se han satisfecho. La deuda pendiente debe extenderse necesariamente y como mínimo a un periodo de seis meses.

c) Los justificantes de envío de comunicaciones e intentos de localización de su propietario, armador o persona autorizada en el domicilio designado por ellos y firmado en la declaración de entrada de la embarcación. Deben acreditarse, al menos, dos intentos de notificación en el plazo de seis meses.

3. Procedimiento.

3.1 El notario, comprobada la concurrencia de las circunstancias expresadas en la solicitud, iniciará el procedimiento para la declaración de abandono y llevará a cabo las siguientes actuaciones:

a) Incorporará al acta la documentación aportada en la solicitud.

b) Consultará la información relativa a esa embarcación que pueda constar en el Registro de bienes muebles, en el Registro de buques y empresas navieras y en el Registro público concursal.

c) Requerirá a la menor brevedad el pago al propietario del vehículo o al armador de la embarcación de recreo o a la persona autorizada. Este requerimiento se llevará a cabo en el domicilio en España indicado en la solicitud, por cualquiera de los medios previstos en la legislación notarial, del cual se colocará una copia en el tablón de anuncios de la instalación donde se encuentre la embarcación abandonada.

3.2 Si en el plazo de un mes el propietario del vehículo o de la embarcación de recreo no fuera hallado o bien no pagara o diera garantía suficiente de pago, el notario acordará la tasación y venta por persona o entidad especializada o en pública subasta de la embarcación, de acuerdo con la legislación notarial.

3.3 Con el importe obtenido de la venta del vehículo o de la embarcación de recreo se atenderá en primer lugar al pago de los gastos ocasionados por la tasación y la venta, que no hayan sido provisionados. El remanente se destinará a satisfacer las deudas, debidamente acreditadas, de los acreedores que solicitaron el inicio del expediente. En el supuesto de que existan acreedores marítimos privilegiados o hipoteca naval, serán aplicables las preferencias establecidas en la Ley 14/2014, de 24 de julio, de navegación marítima.

Satisfechas las deudas, la cantidad restante permanecerá en la cuenta de consignaciones del notario actuante durante un período de seis meses a disposición de quien fuera propietario de la embarcación abandonada. Transcurrido dicho plazo el notario transferirá esa cantidad a Puertos de las Illes Balears.

Cuando los bienes señalados anteriormente tengan la consideración de residuo conforme a lo dispuesto en la Ley 8/2019, de 19 de febrero, de residuos y suelos contaminantes de las Illes Balears, no será necesaria la tramitación del expediente prevista en este artículo y podrán ser retirados previo informe emitido por la administración competente.

Artículo 115 bis. *Embarcaciones, vehículos y objetos abandonados en zonas portuarias de gestión directa.*

1. Corresponde a Puertos de las Illes Balears la propiedad de las embarcaciones, los vehículos y otros bienes abandonados en la zona de servicio del puerto, previa declaración adoptada de acuerdo con esta ley.

2. A efectos de este artículo se consideran abandonados:

a) Las embarcaciones, los vehículos y cualquier otro artefacto, mercancía u objeto que no tengan matrícula o los datos suficientes para la identificación de sus propietarios o consignatarios, que se encuentren en zona de servicio portuario sin la preceptiva autorización.

b) Las embarcaciones, los vehículos y los objetos que permanezcan más de seis meses en la zona de servicio del puerto sin ninguna actividad apreciable exteriormente o sin que sus titulares hayan abonado las tasas o tarifas correspondientes.

3. La declaración de abandono exigirá la tramitación del siguiente procedimiento:

a) Se incoará de oficio por acuerdo de la Vicepresidencia Ejecutiva de Puertos de las Illes Balears.

b) Anteriormente en el acuerdo de incoación, el órgano competente de Puertos emitirá informe con las circunstancias del caso concreto para determinar la concurrencia de las causas previstas en esta ley.

c) El acuerdo se notificará al propietario titular, al armador o al consignatario o, si procede, se publicará en el “Butlletí Oficial de les Illes Balears”. En este acuerdo se indicará al interesado que dispone de un plazo de quince días para efectuar alegaciones y proponer la práctica de todas las pruebas que considere conveniente.

d) El órgano instructor del procedimiento de Puertos de las Illes Balears podrá solicitar los informes que considere necesarios para la resolución del procedimiento.

e) La resolución del procedimiento de declaración de abandono de embarcaciones, vehículos y objetos, corresponderá al vicepresidente ejecutivo de Puertos de las Illes Balears.

f) De la resolución de inicio del procedimiento y de la resolución de la declaración de abandono se informará al Consejo de Administración de Puertos de las Illes Balears.

4. Una vez declarado el abandono, se procederá a la venta del bien en subasta pública si de su valoración pericial se desprende que mantiene valor económico, salvo que sea procedente su destrucción. La cantidad que se obtenga por la alienación, el desguace o la destrucción de los objetos, vehículos o materiales abandonados, deducidos los gastos originados y las deudas existentes, quedará a disposición de quienes acrediten su titularidad o legítima posesión, durante el plazo de un año.

5. Cuando los bienes señalados anteriormente tengan la consideración de residuo conforme a lo dispuesto en la Ley 8/2019, de 19 de febrero, de residuos y suelos contaminantes de las Illes Balears, no será necesaria la tramitación del expediente previsto en este artículo y podrán ser retirados previo informe emitido por la administración competente.

Artículo 116. *Protección del medio ambiente y de los valores culturales y patrimoniales.*

1. Puertos de las Illes Balears, en el marco del correspondiente plan director del puerto, tiene que adoptar las medidas adecuadas para la preservación de los valores culturales, patrimoniales, paisajísticos y medioambientales de los espacios portuarios.

2. Asimismo, cuando las circunstancias lo requieran, Puertos de las Illes Balears tiene que comunicar a los órganos competentes de la Administración de la comunidad autónoma y, si procede, a otras administraciones públicas, los hechos que puedan tener relevancia a los efectos de lo dispuesto en el apartado anterior. Cuando sea necesaria una actuación conjunta o concurrente de dos o más entes públicos, tienen que propiciarse las fórmulas adecuadas de coordinación.

3. Puertos de las Illes Balears tiene que facilitar la práctica de actividades de investigación científica y técnica y de estudio en los puertos y las instalaciones de su competencia, así como también la práctica de actividades culturales, docentes y deportivas.

Artículo 117. *Medidas contra deudores.*

1. La falta de pago de las tarifas por los servicios portuarios, en los términos que reglamentariamente se determinen, faculta a Puertos de las Illes Balears a suspender la prestación de los servicios portuarios a los deudores, y también a adoptar las medidas que impidan a éstos el uso de los espacios portuarios.

2. Las medidas a que hace referencia el apartado anterior pueden incluir las previstas en el artículo 110 de esta ley.

3. En los casos de embarcaciones con deudas impagadas a la administración portuaria, o que pertenezcan o sean utilizadas por usuarios que no tengan domicilio en Estado español, puede exigirse el pago previo de la tasa o la tarifa correspondiente antes de autorizarles la entrada al puerto o la utilización de los espacios y servicios portuarios. A este efecto, pueden requerirse, en los términos que reglamentariamente se determinen, las garantías suficientes.

4. Las medidas fijadas en los apartados anteriores serán también de aplicación en las concesiones de gestión indirecta.

Artículo 118. *Multas coercitivas.*

1. De acuerdo con la legislación de procedimiento administrativo, Puertos de las Illes Balears puede imponer multas coercitivas para la ejecución de los actos derivados de los procedimientos sancionadores y de aquéllos que sean dictados en el ejercicio de las funciones de policía portuaria.

2. La competencia para fijar las multas es del mismo órgano que ha dictado la resolución ejecutable. Su imposición tiene que ir precedida de la advertencia correspondiente y puede reiterarse hasta la realización completa de la conducta exigida por la administración.

3. El importe de cada una de las multas no puede superar el 10% de la cuantía de la sanción o del valor económico de las obras o actuaciones exigidas.

Artículo 119. *Ejecución forzosa.*

Para la ejecución forzosa de sus actos administrativos, Puertos de las Illes Balears utiliza las vías establecidas a este efecto en la legislación de procedimiento administrativo aplicable a la Administración de la comunidad autónoma.

Disposición adicional primera. *Red de Infraestructuras y de Instalaciones Portuarias.*

1. La Red de Infraestructuras y de Instalaciones Portuarias constituye el sistema que identifica, clasifica y ordena el conjunto de puertos y de instalaciones portuarias y marítimas que son competencia de la administración autonómica de las Illes Balears, relacionados en el anexo de esta ley.

2. La creación de nuevas infraestructuras e instalaciones o la ampliación de las existentes, aprobada de acuerdo con esta ley, supondrá la inclusión automática en la Red.

[. . .]

Disposición adicional tercera. *Inscripciones en el Registro General de usuarios de amarres.*

(Sin contenido)

Disposición adicional cuarta. *Actualización de multas.*

El Gobierno puede actualizar por decreto la cuantía de las sanciones económicas previstas en esta ley de acuerdo con las variaciones que experimente el índice de precios al consumo.

Disposición adicional quinta. *Adaptación en materia de personal a las previsiones de la Ley 7/2010, de 21 de julio, del sector público instrumental de la Comunidad Autónoma de las Illes Balears.*

1. En cumplimiento de lo que disponen los artículos 23.3 y 44 de la Ley 7/2010, de 21 de julio, del sector público instrumental de la comunidad autónoma de las Illes Balears, el ente Puertos de las Illes Balears debe elaborar y aprobar sus relaciones de puestos de trabajo, ya sea de personal laboral o de personal funcionario, en las cuales deberán figurar todos los puestos de trabajo del ente.

2. La selección del personal de Puertos de las Illes Balears se ajustará a los sistemas y procedimientos que se establecen en la Ley de función pública de las Illes Balears.

3. El personal funcionario adscrito debe conservar las mismas condiciones y régimen jurídico, entendiéndose, a efectos de participación en concursos, comisiones de servicio y cualquier otro tipo de procedimiento en materia de función pública, del mismo modo que si prestase servicios en la consejería de adscripción.

4. El personal funcionario adscrito, que continua bajo la dependencia orgánica del consejero competente en materia de función pública, debe prestar servicios bajo la dependencia funcional del titular de la consejería donde esté adscrito el ente Puertos de las Illes Balears y debe desarrollar sus funciones de acuerdo con las directrices establecidas por el director del ente, así como otros superiores jerárquicos que consten en la relación de puestos de trabajo, según establezcan las normas fijadas por el Consejo de Administración respecto de las funciones de cada puesto de trabajo.

Disposición adicional sexta. *Exención de elaboración del plan de uso y gestión.*

En aquellos casos en los que la zona de gestión indirecta de un puerto o una instalación marítima sea significativamente menor que la zona de gestión directa y en todo caso cuando razones de interés público convenientemente motivadas así lo determinen, se podrá eximir a la iniciativa particular de la obligación de elaboración del plan de uso y gestión a que hace referencia el artículo 14 de esta ley.

La exoneración deberá ser motivada en todos los casos y se acordará por el Consejo de Administración de Puertos de las Illes Balears.

En aquellos supuestos en que convivan varias instalaciones de gestión indirecta dentro de un mismo puerto o instalación marítima, el coste de la elaboración del correspondiente plan de uso y gestión se repartirá entre estas proporcionalmente al tamaño de ocupación de cada una, bajo la coordinación de Puertos de las Illes Balears.

Disposición adicional séptima. *Planes de utilización de espacios portuarios y proyectos de construcción o ampliación en tramitación.*

(Derogada).

Disposición adicional octava. *Régimen de los plazos de las concesiones para la construcción o la explotación de puertos, dársenas, marinas e instalaciones náutico-deportivas y recreativas.*

1. Los concesionarios de concesiones para la construcción o la explotación de puertos, dársenas, marinas e instalaciones náutico-deportivas y recreativas que, a la entrada en vigor de la Ley 10/2005, de 21 de junio, de puertos de las Illes Balears, se hubieran adaptado, en virtud de lo establecido en su disposición transitoria cuarta, podrán solicitar, en el plazo de un año desde la entrada en vigor de esta disposición adicional, que su plazo de concesión sea de hasta treinta y cinco años a contar desde el otorgamiento de la nueva concesión ya adaptada.

2. El plazo de la concesión de hasta treinta y cinco años será también de aplicación para aquellas concesiones para la construcción o la explotación de puertos, dársenas, marinas e instalaciones náutico-deportivas y recreativas que, siendo anteriores a la entrada en vigor de la Ley 10/2005 y habiendo solicitado en plazo la posibilidad de adaptación, finalmente se adapten en aplicación de la disposición transitoria cuarta del citado texto legal.

3. El plazo de la concesión para aquellas otorgadas de acuerdo con la Ley 10/2005 podrán solicitar que su plazo de concesión sea de hasta treinta y cinco años, a contar des de

el inicio del título concesional después de la solicitud previa en tal sentido del concesionario, en el plazo de un año desde la entrada en vigor de esta disposición adicional.

4. En todos los supuestos de los apartados anteriores el canon se calculará o actualizará teniendo en cuenta el periodo resultante de la concesión.

5. Puertos de las Illes Balears sólo podrá denegar las solicitudes de los apartados anteriores por razones de interés público debidamente motivadas.

Disposición adicional novena. *Salvaguarda de las competencias de la Administración del Estado, de los municipios de las Illes Balears y de la consejería competente en materia de medio ambiente del Gobierno de las Illes Balears.*

1. Las funciones que establece esta ley relativas a la limpieza y la vigilancia de las aguas costeras definidas en la legislación estatal de aguas se entienden sin perjuicio y salvaguardando, en todo caso, las competencias que corresponden a la Administración del Estado y a los municipios de las Illes Balears.

2. Las funciones que establece esta ley se entienden sin perjuicio de las competencias que corresponden a la consejería competente en materia de medio ambiente.

Disposición transitoria primera. *Delimitaciones de la zona de servicio portuaria.*

Las delimitaciones de la zona de servicio de los puertos establecidas con anterioridad a la entrada en vigor de esta ley seguirán vigentes hasta que se proceda a su modificación de acuerdo con lo dispuesto en esta ley.

Disposición transitoria segunda. *Obras.*

Mientras no entre en vigor el Plan general de puertos de las Illes Balears, Puertos de las Illes Balears puede autorizar en la zona de servicio portuaria las obras y los actos de edificación y uso del suelo en los mismos términos previstos en esta ley.

Asimismo, podrán autorizarse obras en casos de urgencia acreditada o de interés público excepcional incluso cuando deban ejecutarse fuera de la zona de servicio portuaria, debiendo ser debidamente apreciadas estas circunstancias por el Consejo de Gobierno y previa emisión de los informes previstos en el artículo 17 de esta ley, en su caso.

Disposición transitoria tercera. *Procedimientos administrativos en tramitación.*

Los procedimientos administrativos para el otorgamiento de autorizaciones y concesiones en el dominio público portuario, los de carácter sancionador y cualquier otro regulado en esta ley, iniciados con anterioridad a su entrada en vigor, se continuarán tramitando y se resolverán de conformidad con la normativa vigente en el momento en que se iniciaron.

Disposición transitoria cuarta. *Concesiones otorgadas.*

1. Los titulares de concesiones para la construcción o la explotación de puertos y dársenas, vigentes a la entrada en vigor de esta ley, continuarán sometidos al régimen administrativo y económico establecido en el título correspondiente, y tendrán derecho, además, a hacer uso de la posibilidad de prolongación de la explotación regulada en el artículo 83 de este texto legal.

2. Los titulares mencionados en el apartado anterior pueden optar, en el plazo de un año contado a partir de la entrada en vigor de esta ley, entre mantener el régimen inicial o solicitar un nuevo título concesional adaptado a las determinaciones de esta ley, con las consecuencias siguientes:

a) Si no se solicita la adaptación en el plazo indicado, o si, una vez solicitada, no se aceptan las condiciones de adaptación fijadas por Puertos de las Illes Balears, el concesionario mantendrá la situación a que hace referencia el apartado 1.

b) Una vez solicitada la adaptación, la aceptación de las condiciones mencionadas en el apartado anterior supondrá el otorgamiento de un nuevo título concesional, que, en ningún caso, podrá prever un plazo superior a los treinta años fijado por la Ley 22/1988, de 28 de

julio, de costas. El otorgamiento quedará condicionado a que la adaptación se realice en el plazo establecido por Puertos de las Illes Balears.

c) La adaptación implicará necesariamente la modificación de las condiciones económicas de la concesión.

En su caso, en la determinación de estas condiciones, se tomará en consideración el valor de la concesión existente, en función del número de años que le queden de acuerdo con lo que dispone esta ley y atendiendo a su valor de mercado.

3. A los efectos de esta disposición, se entiende por adaptación a la ley la inclusión en el título concesional de la obligatoriedad de la prestación eficaz de los servicios enunciados en el artículo 49, en las condiciones que fije Puertos de las Illes Balears de acuerdo con criterios objetivos y en coherencia con las características del puerto deportivo.

4. Los titulares de concesiones para la construcción o la explotación de dársenas y puertos en los cuales haya expirado el plazo previsto en el título a la entrada en vigor de esta ley, y con independencia de que se haya producido la reversión de los bienes a la administración portuaria, podrán acogerse al régimen establecido en el apartado 2, siempre que, en cumplimiento del artículo 29 de la Ley 10/2003, de 22 de diciembre, de medidas tributarias y administrativas, hayan continuado con la actividad de explotación del dominio público portuario y la administración no opte por la gestión directa.

5. Todas aquellas concesiones de construcción o de explotación de puertos, dársenas o instalaciones marítimas o portuarias que, con posterioridad a la entrada en vigor de la presente ley, fueran objeto de transferencia desde la Administración del Estado a la comunidad autónoma de las Illes Balears podrán acogerse a lo dispuesto en la presente disposición transitoria. En este caso el plazo de un año de opción de los titulares de las concesiones regulado en el punto 2 lo será a contar desde la fecha en que la transferencia entre ambas administraciones sea efectiva.

Disposición transitoria quinta. *Desistimiento en los procedimientos iniciados con anterioridad en la entrada en vigor de la ley.*

Sin pérdida de la fianza constituida, pueden formular el desistimiento en los procedimientos que, en la entrada en vigor de esta ley, estén pendientes de resolución, los que hubieran solicitado alguna autorización o concesión portuaria, o los que se encuentren participando en un procedimiento competitivo para la obtención de alguno de estos títulos.

Disposición transitoria sexta. *Prestación de los servicios.*

Para los titulares de concesiones de puertos deportivos vigentes en la entrada en vigor de esta ley, la exigencia de licencia para la prestación de servicios portuarios no será efectiva hasta el día 31 de diciembre de 2005.

Disposición transitoria séptima. *Extinción de concesiones vigentes.*

Las concesiones vigentes otorgadas con anterioridad a la entrada en vigor de la Ley 22/1988, de costas, vencerán de acuerdo con lo previsto en la disposición transitoria quinta de dicha ley y en la decimocuarta del Reglamento General para su desarrollo y ejecución.

Disposición transitoria octava. *Personal laboral existente.*

1. El personal laboral fijo que a la entrada en vigor del Estatuto básico del empleado público ejercía funciones de personal funcionario o pasó a ejercerlas en virtud de pruebas de selección o promoción convocadas con anterioridad podrá continuar ejerciéndolas.

2. Asimismo, este personal laboral fijo podrá participar en los procesos selectivos de promoción interna convocados por el sistema de concurso oposición, de forma independiente o conjunta con los procesos selectivos de libre concurrencia, en aquellos cuerpos y escalas a los que figuren adscritos las funciones y los puestos que ejerza, siempre que tenga la titulación necesaria y cumpla el resto de requisitos exigidos. A tal efecto, se valorarán como mérito los servicios efectivos prestados como personal laboral fijo y las pruebas selectivas superadas para acceder a esta condición.

Disposición transitoria novena. *Limitaciones de usos a concesiones ya otorgadas.*

Las limitaciones de usos previstas en el artículo 57 de esta ley no serán de aplicación a las concesiones ya otorgadas en puertos transferidos, y se estará a las previsiones contenidas en los respectivos títulos concesionales y en los proyectos aprobados en ejecución de los mismos a la entrada en vigor de la modificación de la Ley de puertos.

No obstante, las modificaciones de los títulos concesionales ya otorgados no podrán exceder de los límites cuantitativos previstos en el citado artículo 57.

Disposición derogatoria.

1. Quedan derogadas todas las disposiciones de rango igual o inferior que se opongan a lo que establece esta ley.

2. Queda sin efecto la Norma territorial cautelar previa a la tramitación del Plan director sectorial de puertos deportivos e instalaciones náuticas de las Illes Balears, aprobada por acuerdo del Consejo de Gobierno de día 15 de noviembre de 2002.

Disposición final primera. *Constitución de la entidad Puertos de las Illes Balears.*

1. La constitución de la entidad Puertos de las Illes Balears tendrá lugar en el momento de la entrada en vigor de esta ley, si bien el inicio de su actividad se producirá con el nombramiento de un mínimo de diez de los miembros del consejo de administración y la formalización del acta constitutiva en la primera reunión de este órgano.

2. A partir del día siguiente de la publicación en el Butlletí Oficial de les Illes Balears del acta mencionada en el apartado anterior, quedarán adscritos a Puertos de las Illes Balears los bienes y derechos titularidad de la Administración de la comunidad autónoma que estuvieran adscritos a la Dirección General de Puertos de la Consejería de Obras Públicas, Vivienda y Transportes.

Disposición final segunda. *Actividad normativa del Gobierno.*

1. Se autoriza el Gobierno de las Illes Balears a dictar las disposiciones que sean necesarias para el desarrollo y la aplicación de esta ley.

2. En el plazo máximo de seis meses, contados desde la entrada en vigor de esta ley, el Gobierno tiene que aprobar los estatutos de la entidad Puertos de las Illes Balears y el Reglamento general de ejecución de la Ley de puertos. Éste tiene que incluir en un anexo las prescripciones relativas a la tipología y las características técnicas de las infraestructuras e instalaciones reguladas en esta ley.

Disposición final tercera. *Entrada en vigor.*

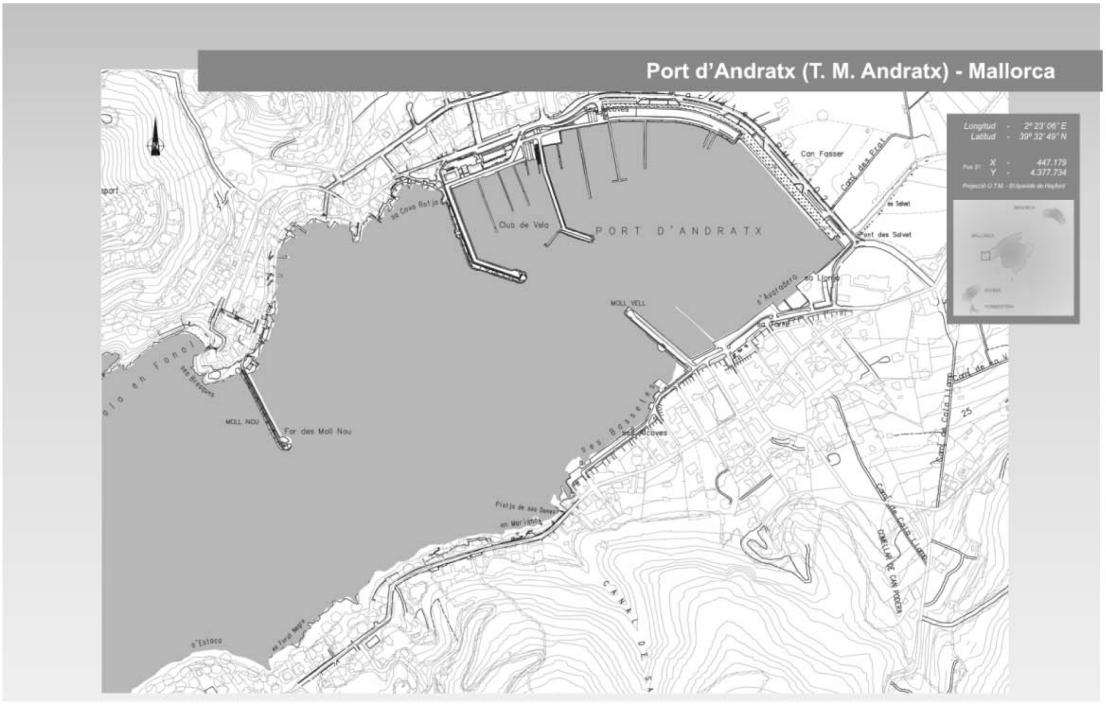
1. Esta ley entrará en vigor al día siguiente de su publicación en el Butlletí Oficial de les Illes Balears.

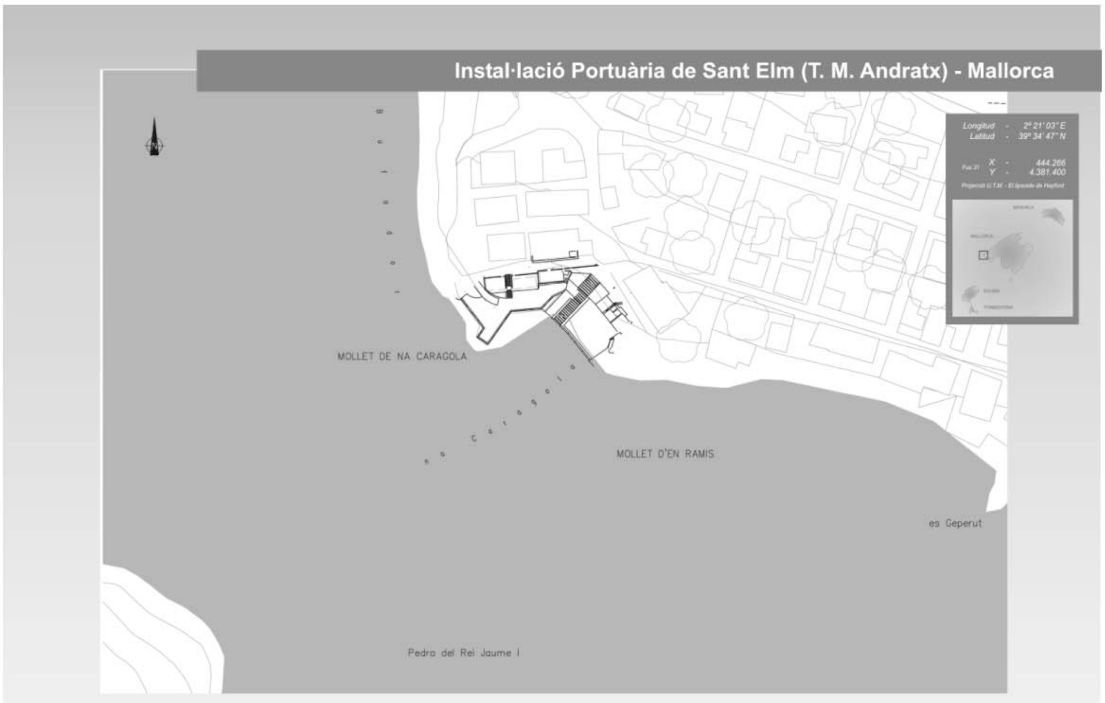
2. No obstante, los preceptos de esta ley correspondientes al capítulo II del título I, a los títulos III y IV, a los capítulos II y III del título V, a la disposición adicional tercera y a las disposiciones transitorias segunda y tercera, entrarán en vigor a los tres meses de la publicación oficial mencionada.

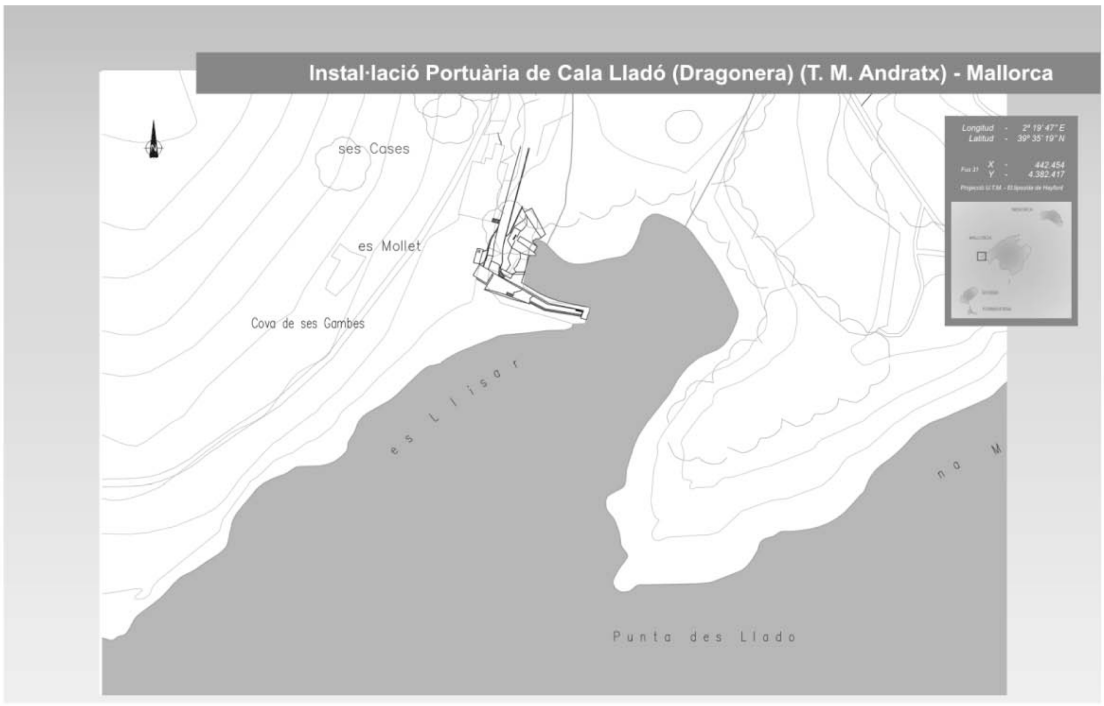
ANEXO

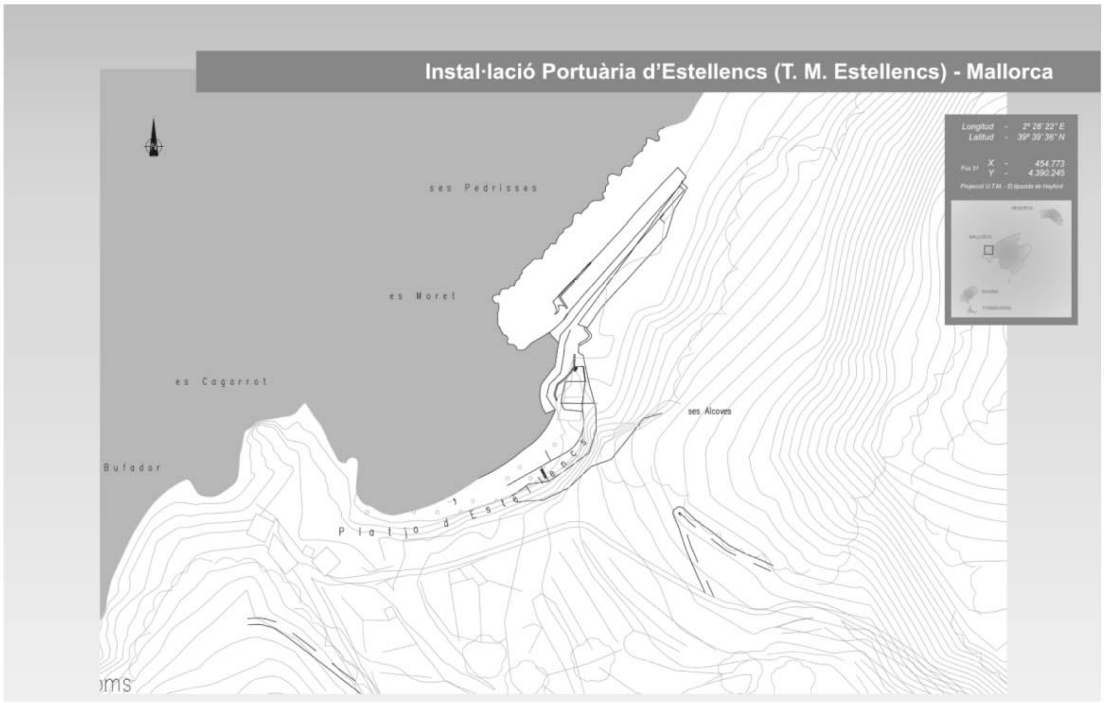
Red de puertos, de instalaciones portuarias y de instalaciones complementarias que son competencia de la Administración Autonómica de las Illes Balears

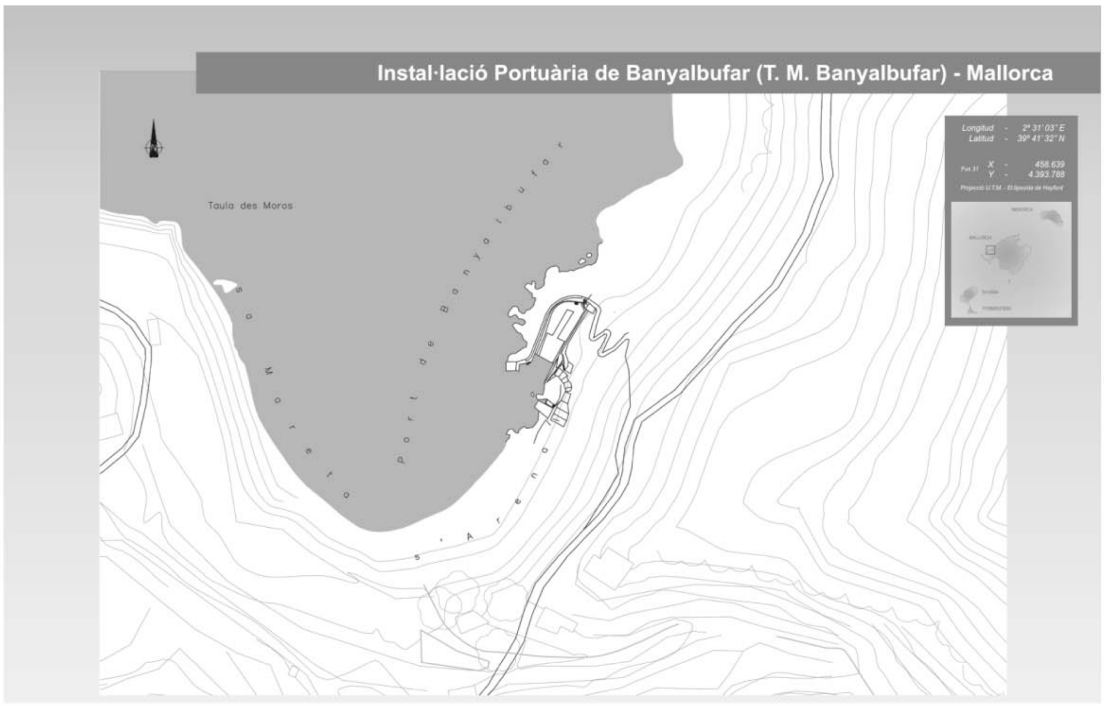
Relación de elementos que, a la entrada en vigor de la Ley de puertos de las Illes Balears, forman parte de la Red de puertos y de instalaciones portuarias de las Illes Balears.

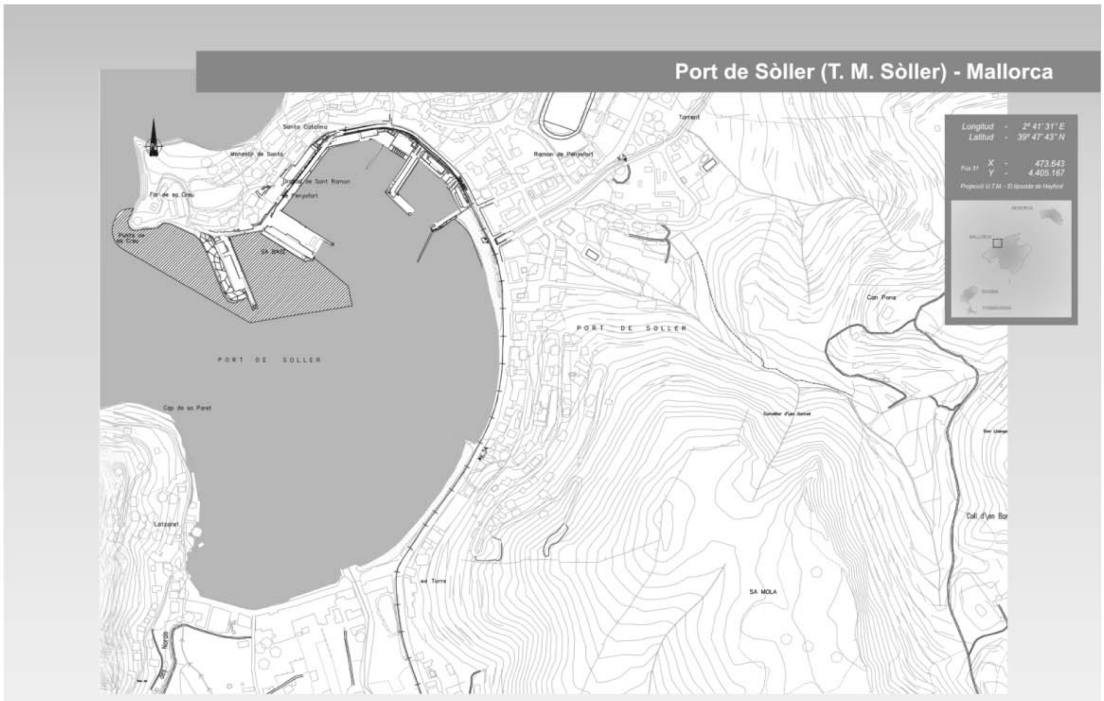

Port d'Andratx (T. M. Andratx) - Mallorca
PORT D'ANDRATX
Club de Vela
MOLL VELL
MOLL NOU
Can Fasser
Port des Salvet
Longitud - 2° 23' 06" E
Latitud - 39° 32' 49" N
X - 447.179
Y - 4.377.734

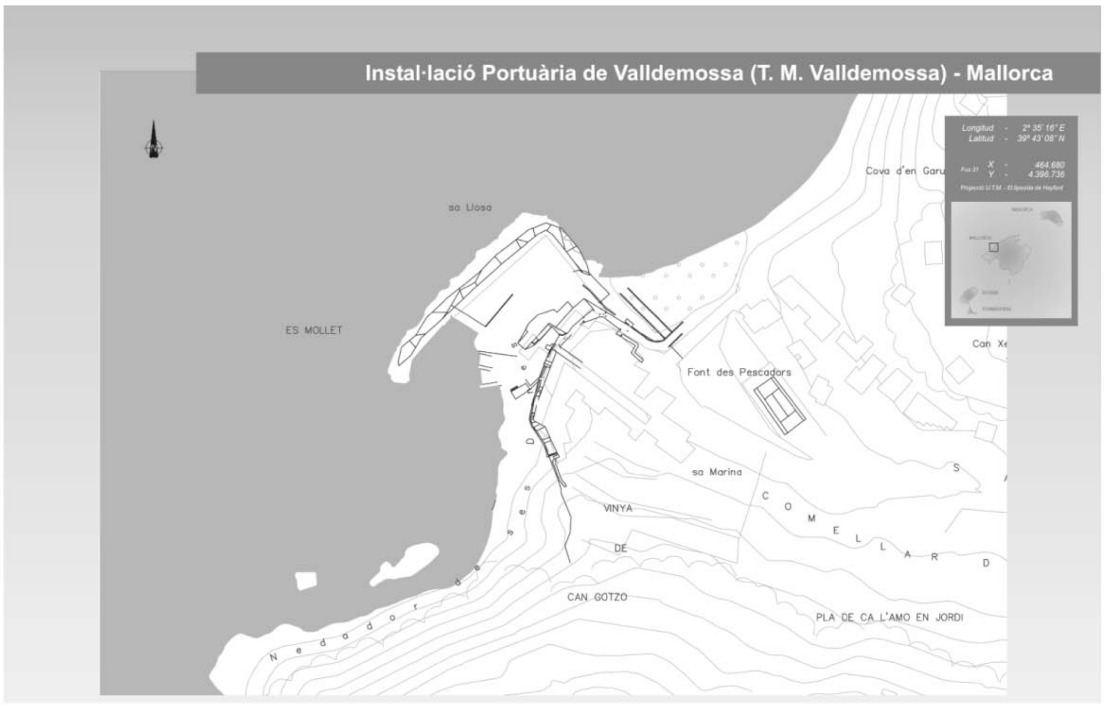

Instal·lació Portuària de Sant Elm (T. M. Andratx) - Mallorca
MOLLET DE NA CARAGOLA
MOLLET D'EN RAMIS
es Ceperut
Pedra del Rei Jaume I
Longitud - 2° 21' 03" E
Latitud - 39° 34' 47" N
X - 444.266
Y - 4.381.400

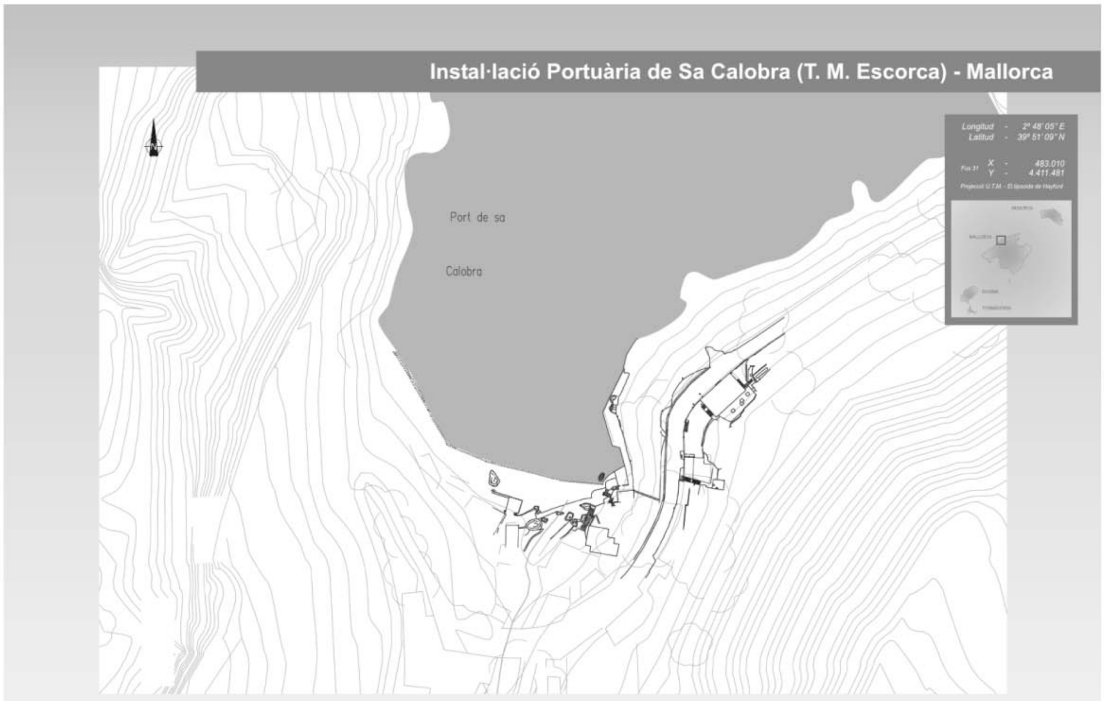

Instal·lació Portuària de Cala Lladó (Dragonera) (T. M. Andratx) - Mallorca
ses Cases
es Mollet
Cova de ses Gambes
es Llisar
Punta des Llado

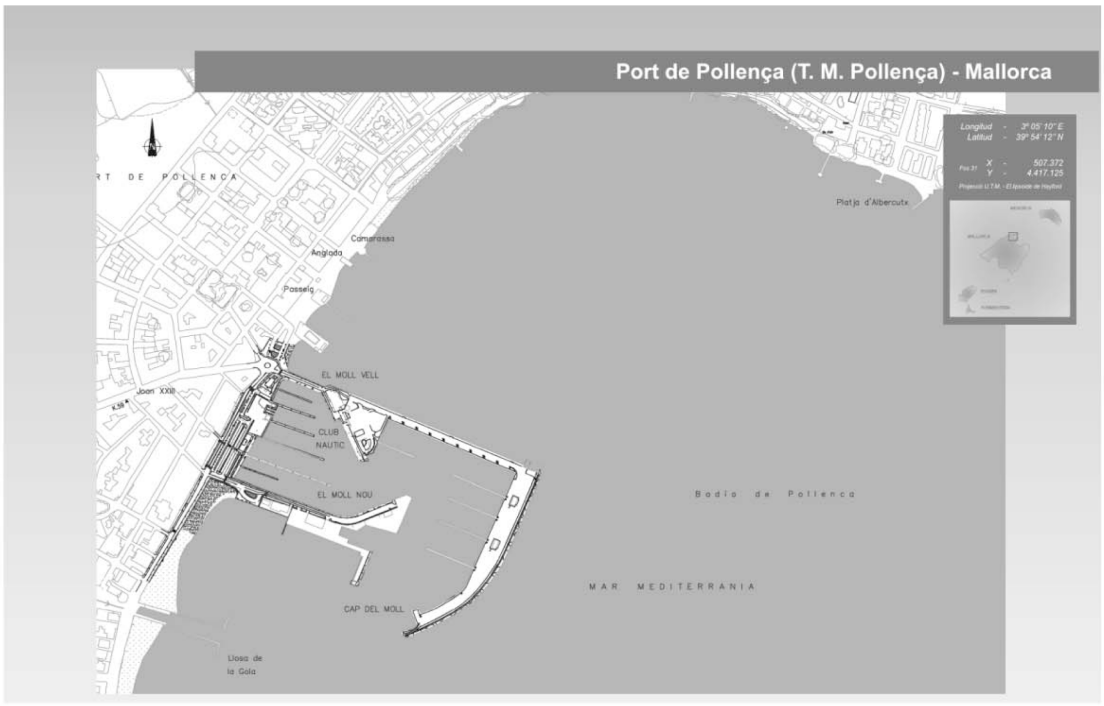

Instal·lació Portuària d'Estellencs (T. M. Estellencs) - Mallorca
ses Pedrisses
es Moret
es Cagorrot
Bufador
ses Alcoves

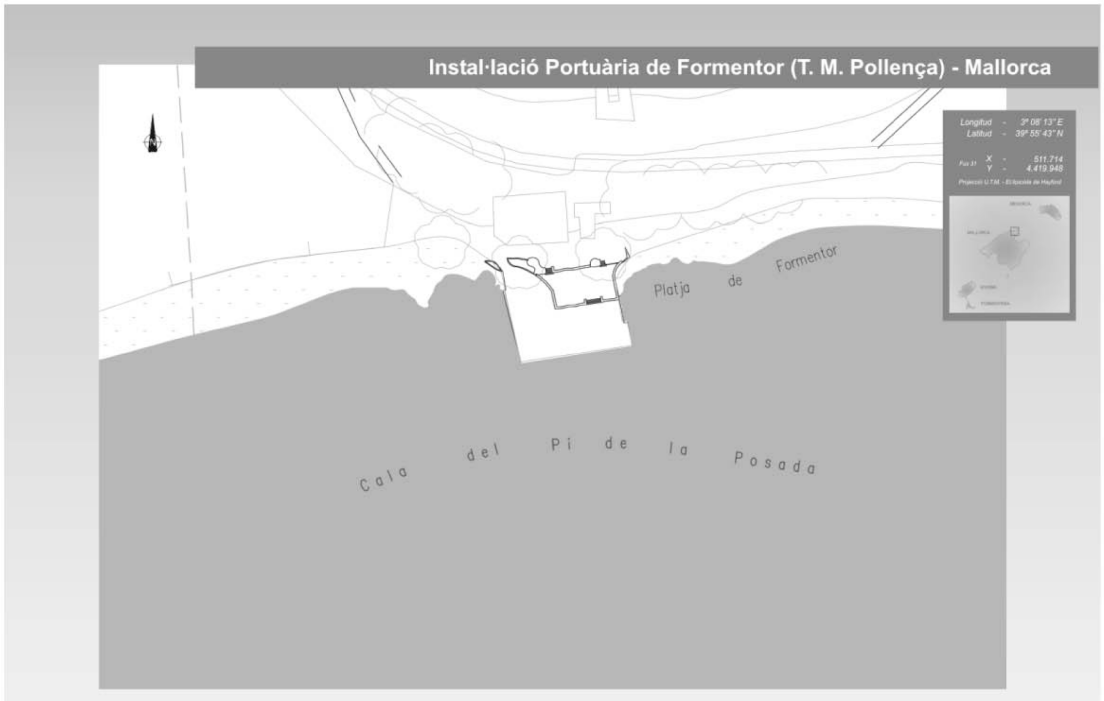

Instal·lació Portuària de Banyalbufar (T. M. Banyalbufar) - Mallorca
Taula des Moros
Longitud - 2º 31' 03" E
Latitud - 39º 41' 32" N
X - 458.639
Y - 4.393.788

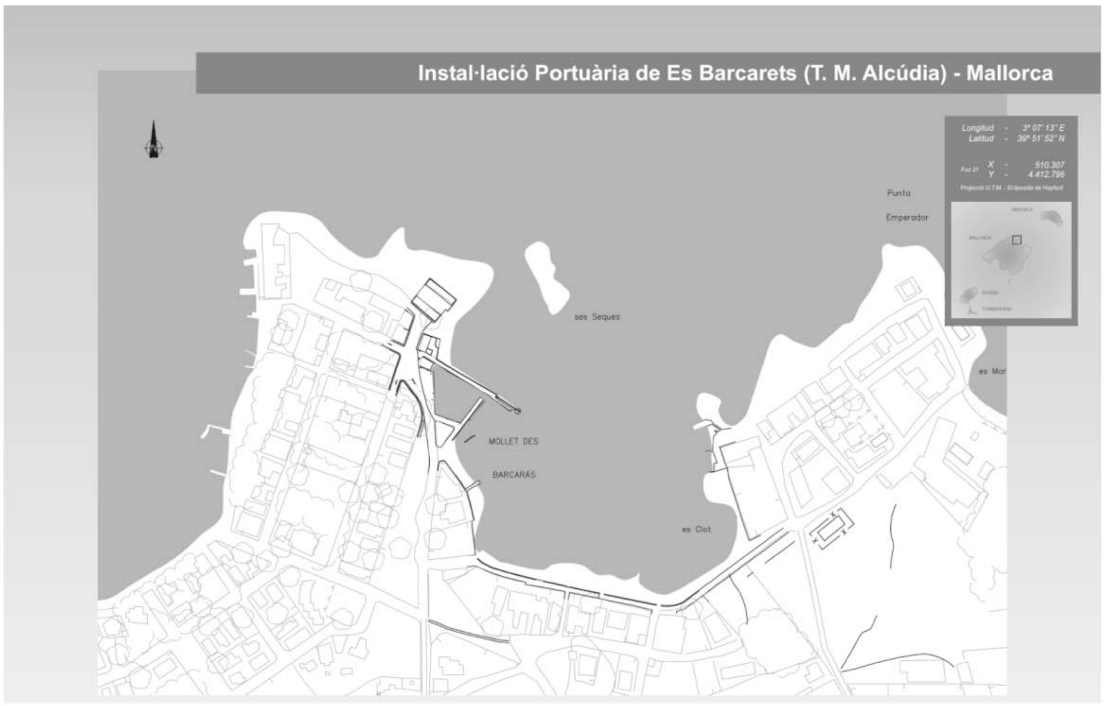

Port de Sòller (T. M. Sòller) - Mallorca
PORT DE SOLLER
PORT DE SOLLER
SA MOLA
Longitud - 2º 41' 31" E
Latitud - 39º 47' 43" N
X - 473.643
Y - 4.405.167

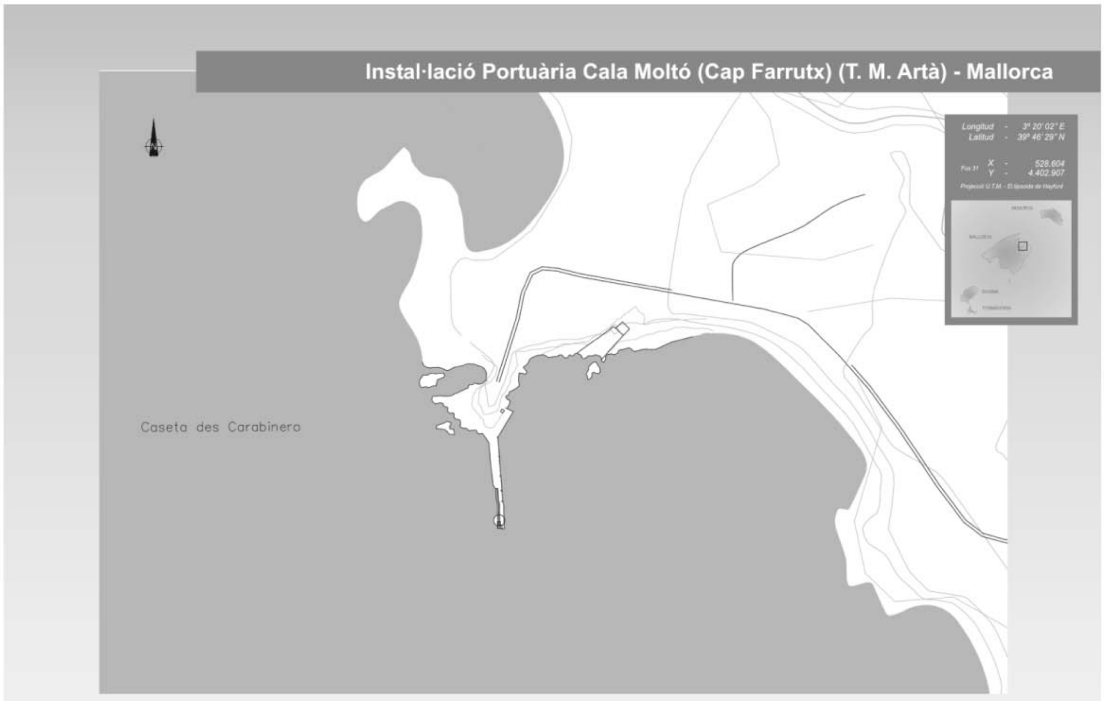

Instal·lació Portuària de Valldemossa (T. M. Valldemossa) - Mallorca
sa Llosa
ES MOLLET
Font des Pescadors
sa Marina
VINYA
DE
CAN GOTZO
PLA DE CA L'AMO EN JORDI
Cova d'en Garu
Longitud - 2° 35' 16" E
Latitud - 39° 43' 08" N
X - 464.680
Y - 4.396.736

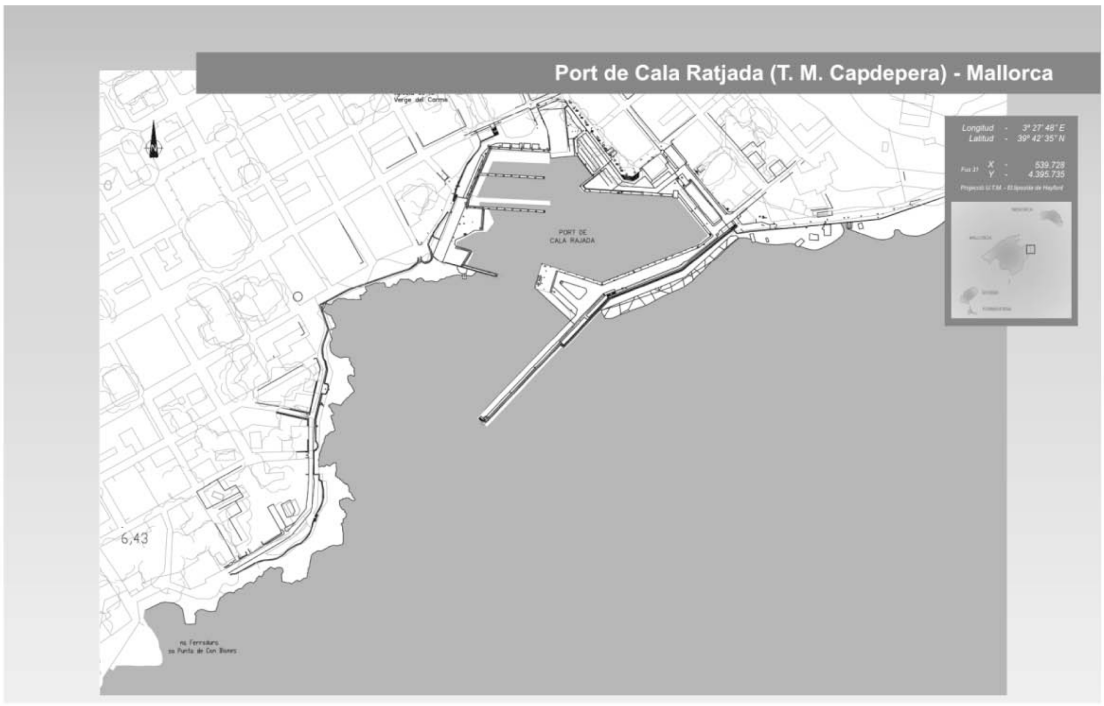

Instal·lació Portuària de Sa Calobra (T. M. Escorca) - Mallorca
Port de sa
Calobra
Longitud - 2° 48' 05" E
Latitud - 39° 51' 09" N
X - 483.010
Y - 4.411.481

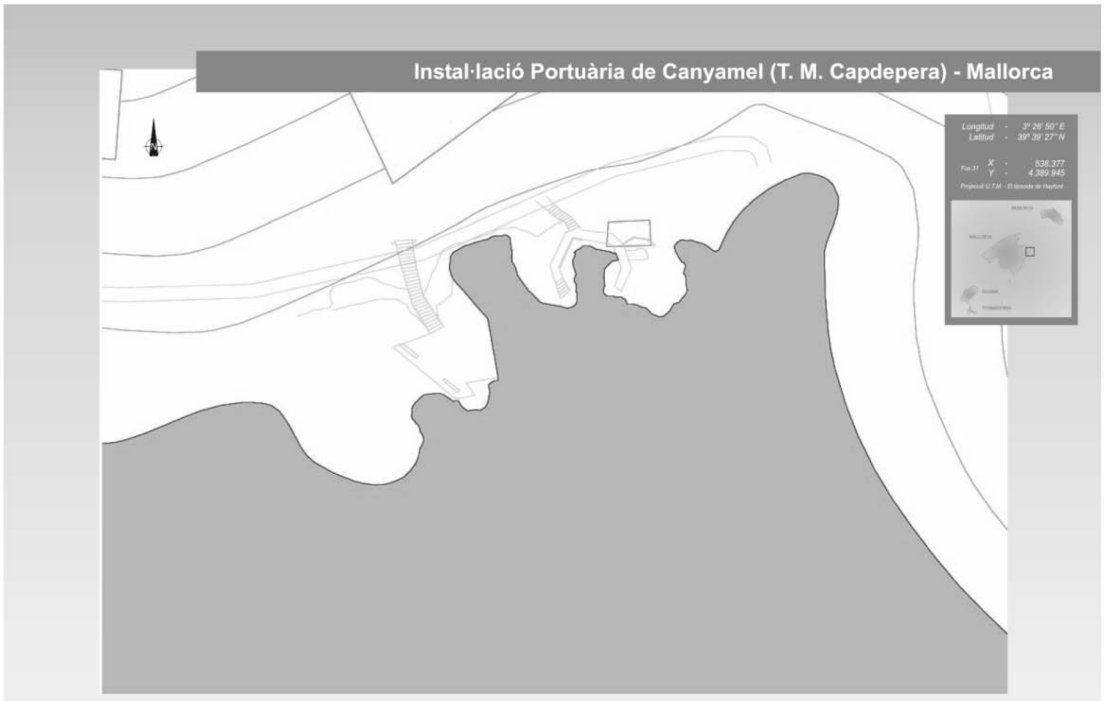

Port de Pollença (T. M. Pollença) - Mallorca
Longitud - 3º 05' 10" E
Latitud - 39º 54' 12" N
Fus 31 X - 507.372
Y - 4.417.125
Platja d'Albercutx
Caramassa
Anglada
Passeig
EL MOLL VELL
Joan XXIII
CLUB NAUTIC
EL MOLL NOU
Badia de Pollenca
MAR MEDITERRANIA
CAP DEL MOLL
Llosa de la Gola

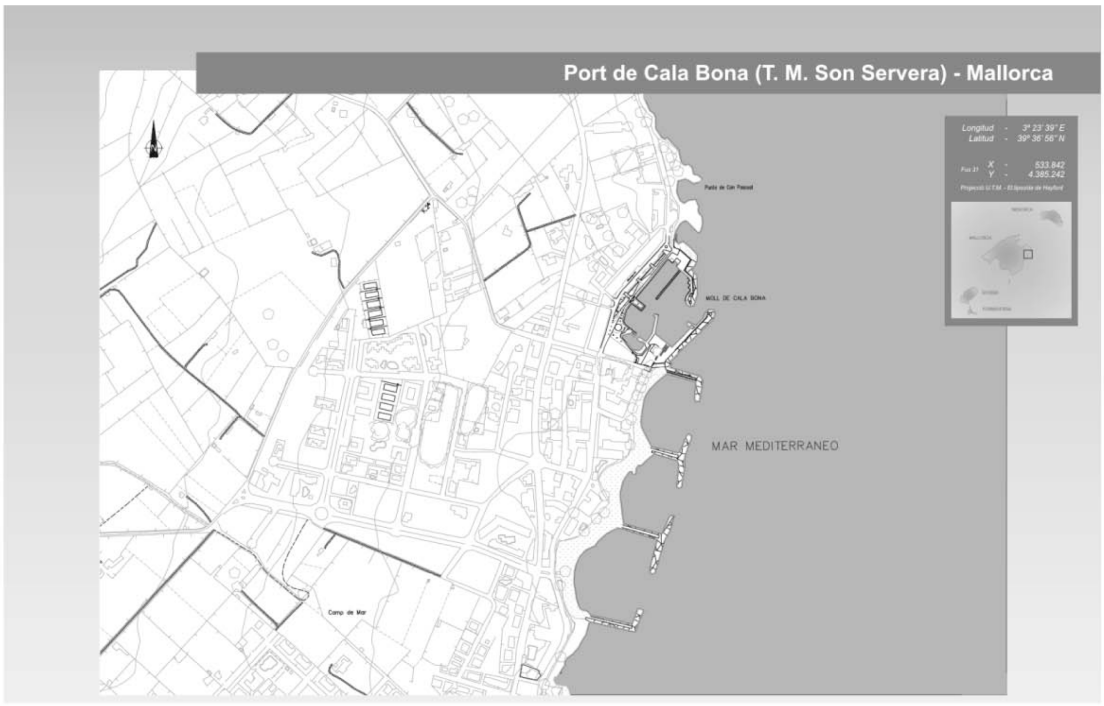

Instal·lació Portuària de Formentor (T. M. Pollença) - Mallorca
Longitud - 3º 08' 13" E
Latitud - 39º 55' 43" N
Fus 31 X - 511.714
Y - 4.419.948
Platja de Formentor
Cala del Pi de la Posada

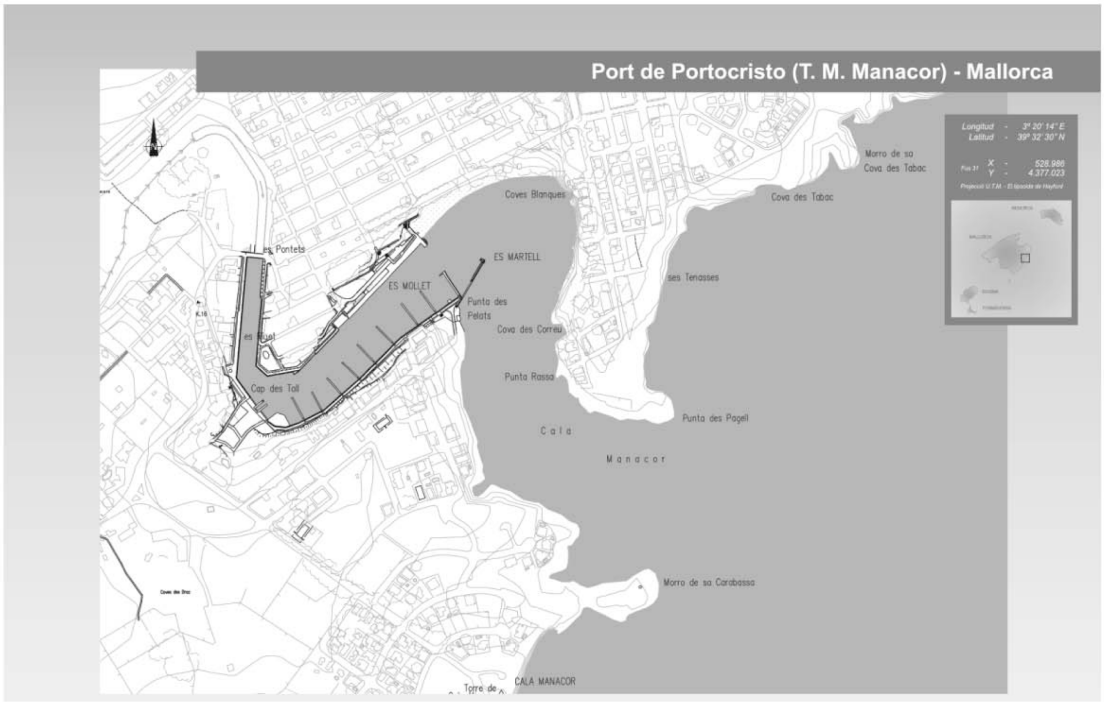

Instal·lació Portuària de Es Barcarets (T. M. Alcúdia) - Mallorca
Punta
Emperador
ses Seques
MOLLET DES
BARCARÀS
es Clot

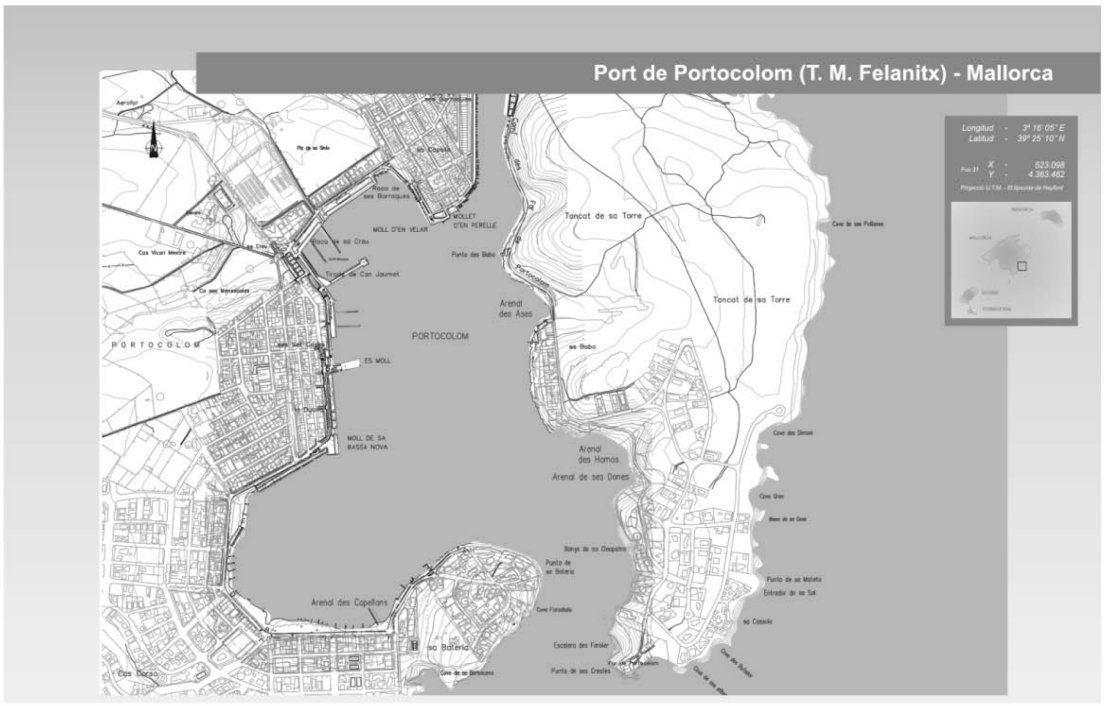

Instal·lació Portuària Cala Moltó (Cap Farrutx) (T. M. Artà) - Mallorca
Caseta des Carabinero

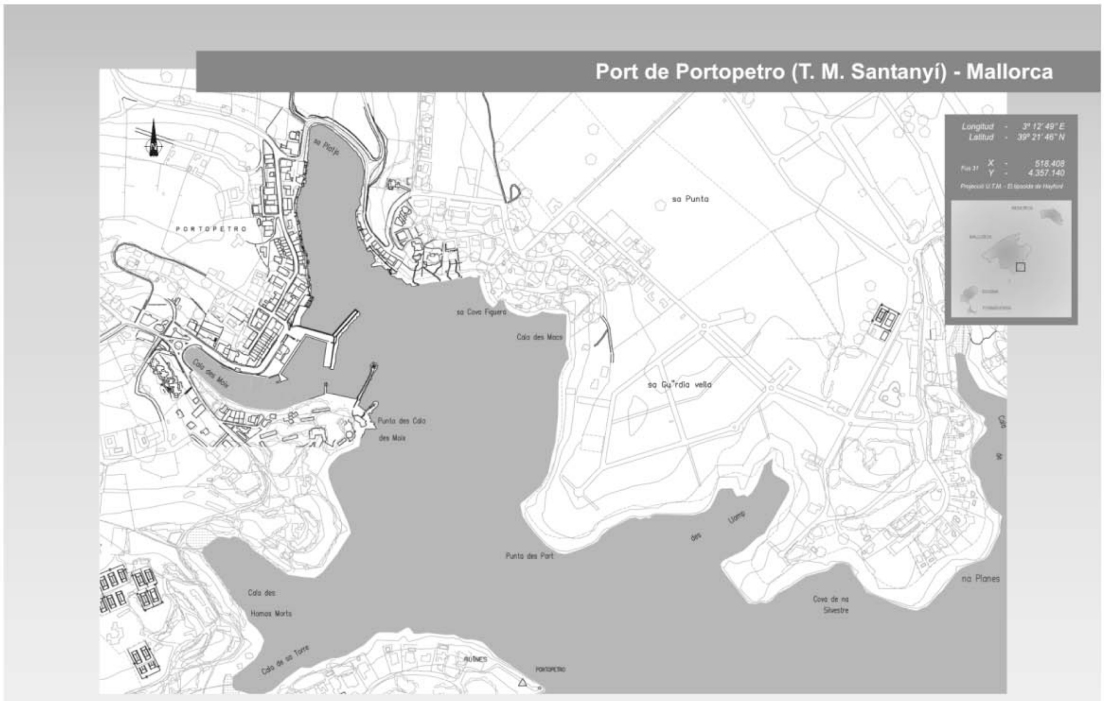

Port de Cala Ratjada (T. M. Capdepera) - Mallorca
PORT DE CALA RAJADA
6,43

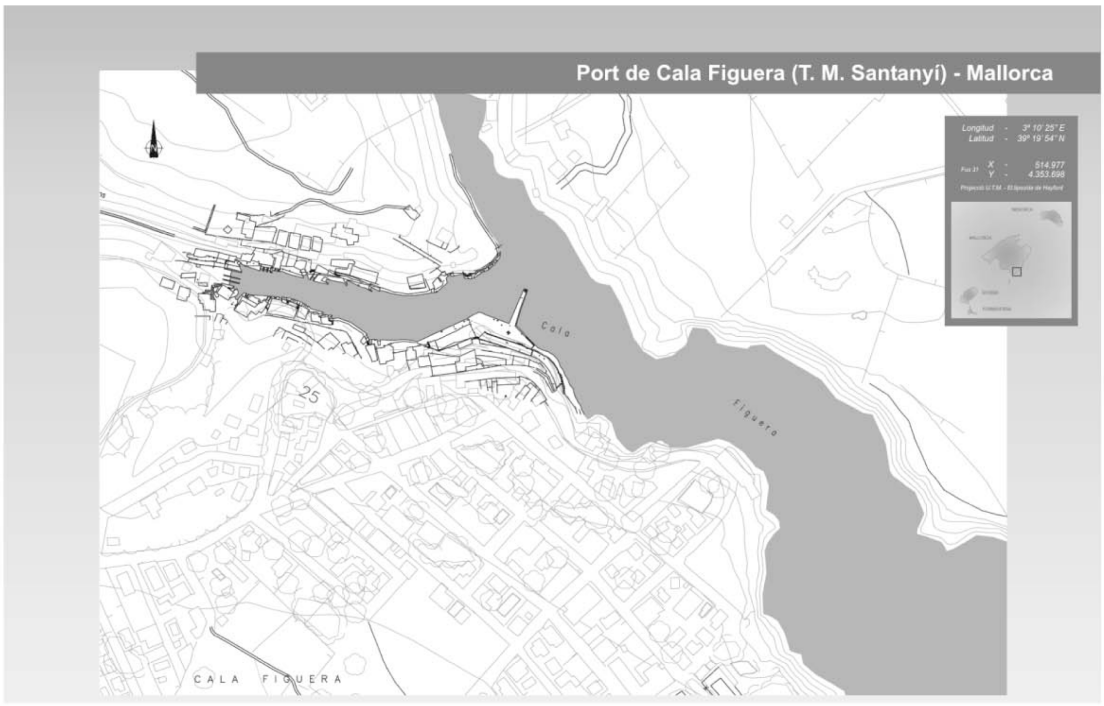

Instal·lació Portuària de Canyamel (T. M. Capdepera) - Mallorca

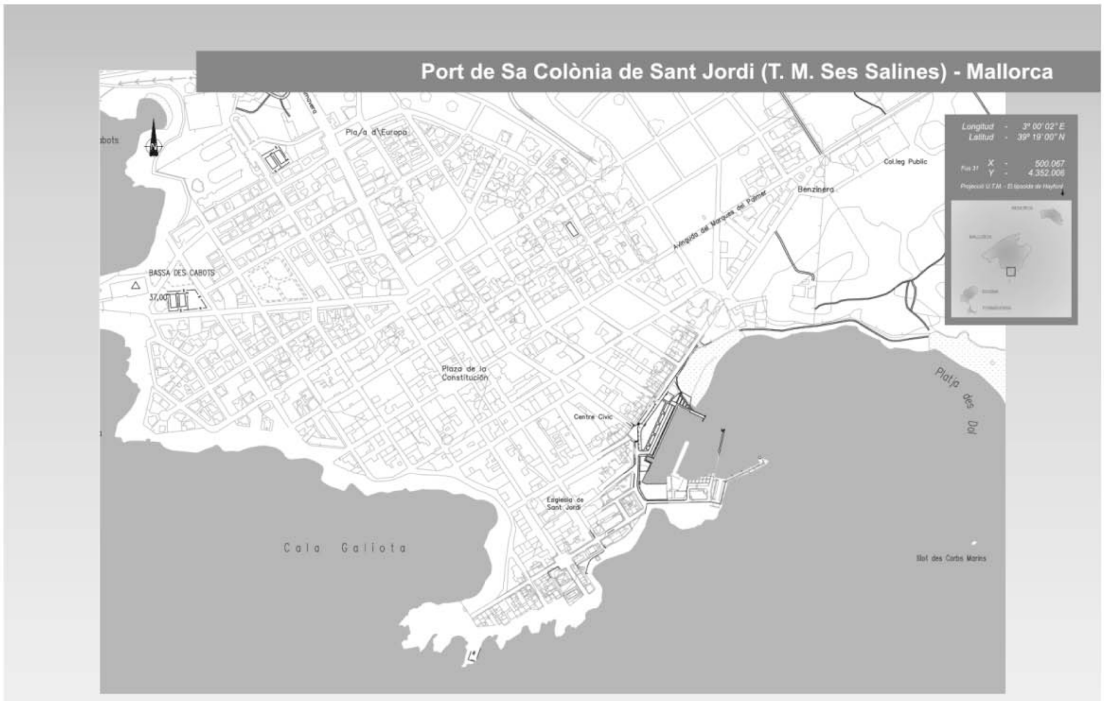

Port de Cala Bona (T. M. Son Servera) - Mallorca
MAR MEDITERRANEO

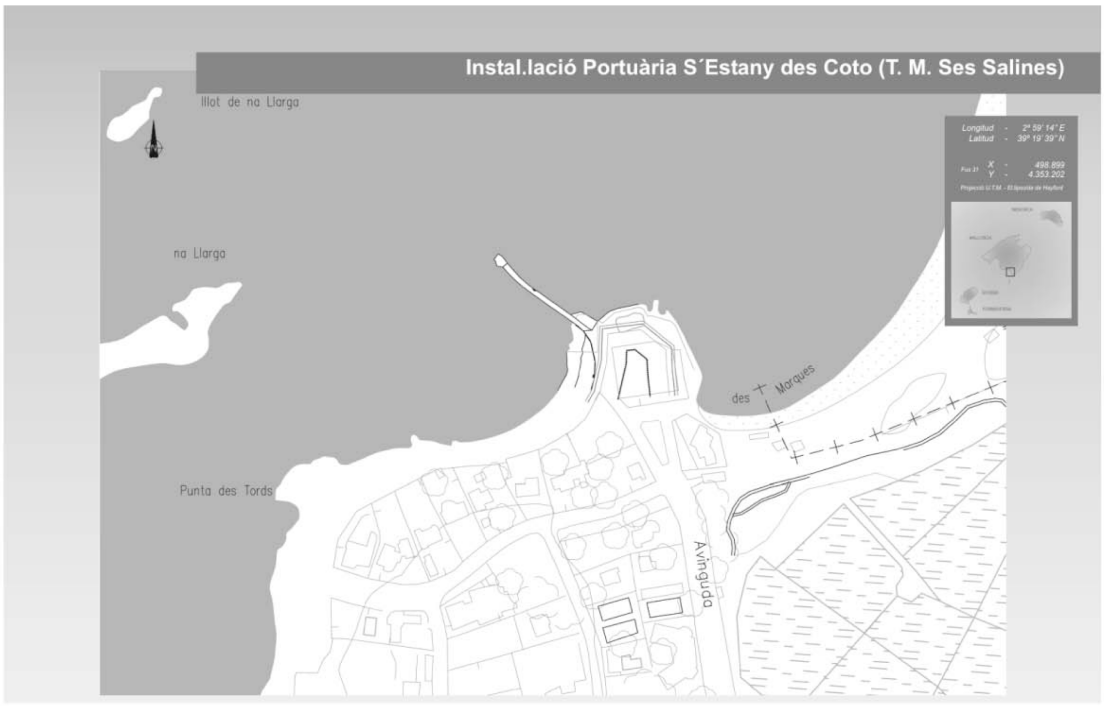

Port de Portocristo (T. M. Manacor) - Mallorca
Coves Blanques
ES MARTELL
ES MOLLET
Punta des Pelats
Cova des Correu
Punta Rossa
Cala
Manacor
Punta des Pagell
Morro de sa Cova des Tabac
Cova des Tabac
Morro de sa Carabassa
CALA MANACOR

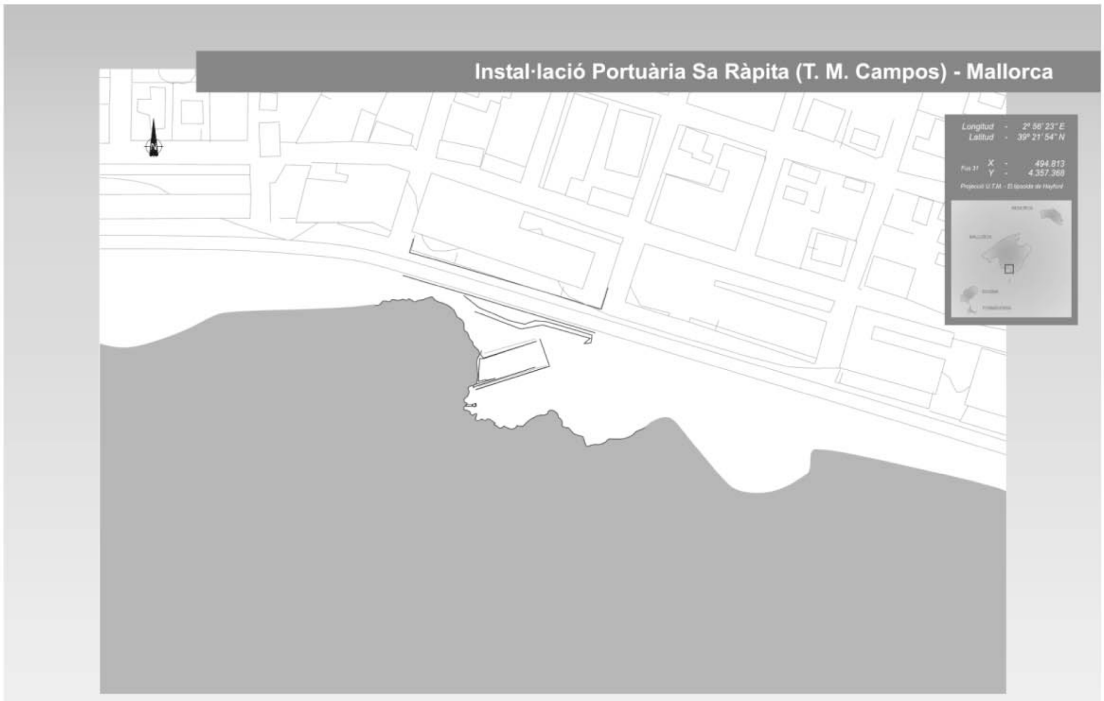

Port de Portocolom (T. M. Felanitx) - Mallorca
PORTOCOLOM
Arenal des Ases
Tancat de sa Torre
Arenal des Homos
Arenal de ses Dones
Arenal des Capellans
ES MOLL
MOLL DE SA BASSA NOVA
sa Bateria

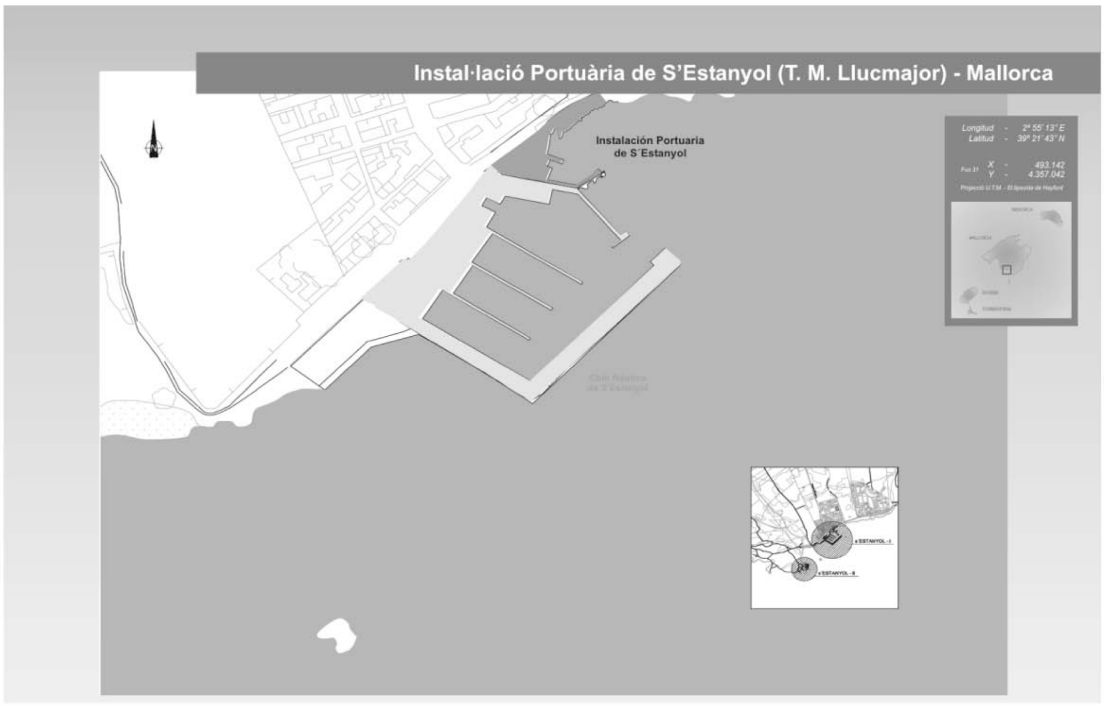

Port de Portopetro (T. M. Santanyí) - Mallorca
PORTOPETRO
sa Punta
sa Cova Figuera
Cala des Moro
sa Guàrdia vella
Punta des Port
na Planes

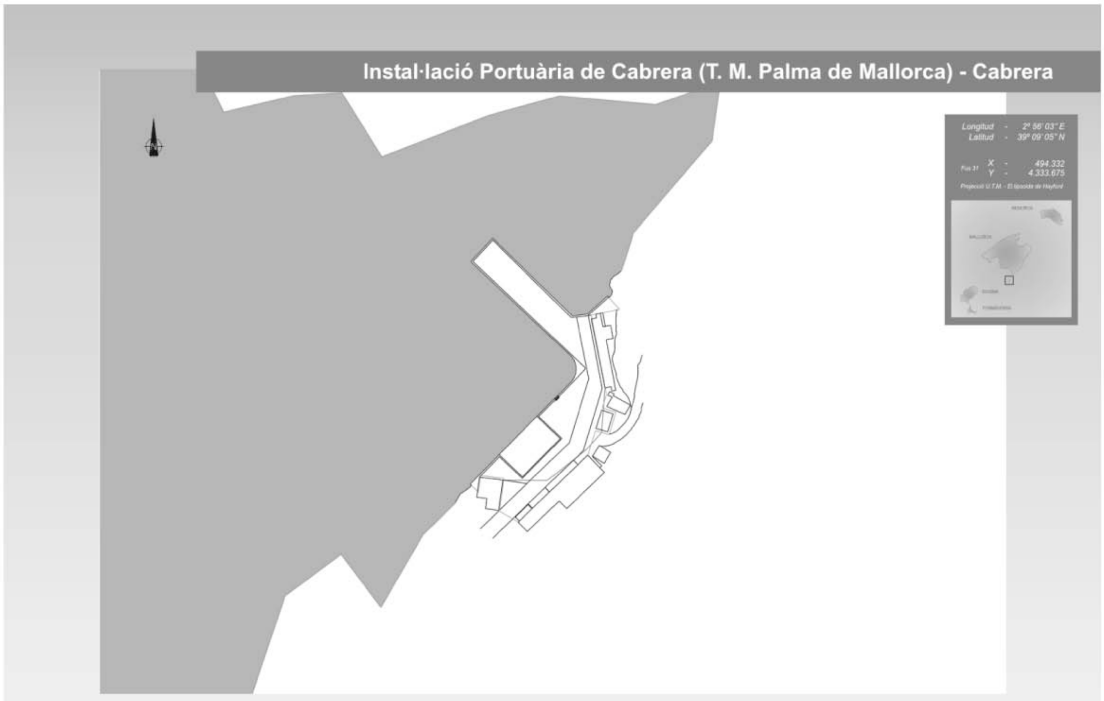

Port de Cala Figuera (T. M. Santanyí) - Mallorca
Cala
figuera
25
CALA FIGUERA

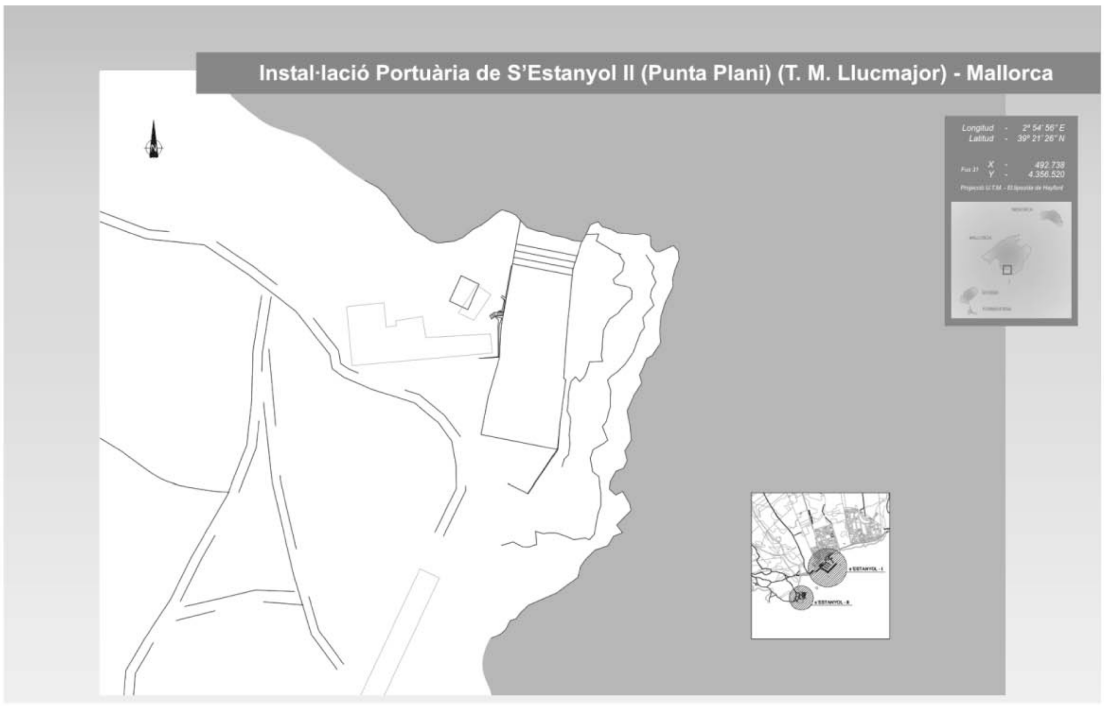

Port de Sa Colònia de Sant Jordi (T. M. Ses Salines) - Mallorca
Plaça d'Europa
Col.leg Public
Benzinera
BASSA DES CABOTS
Plaza de la Constitución
Centre Civic
Cala Gallota

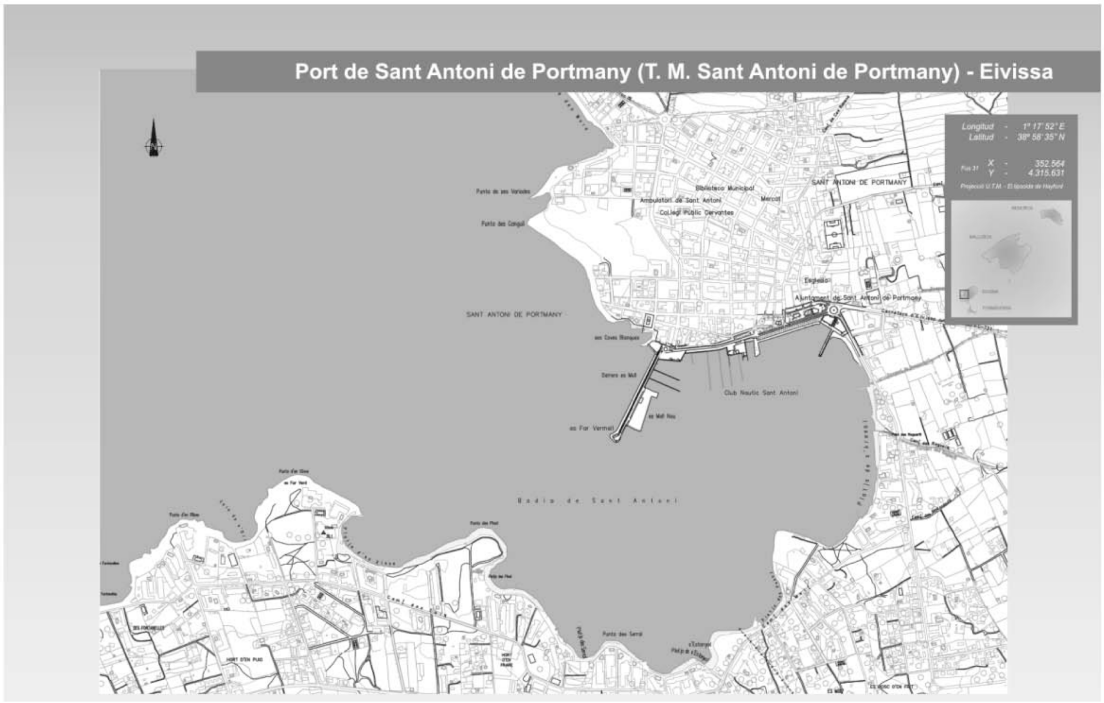

Instal.lació Portuària S´Estany des Coto (T. M. Ses Salines)
Illot de na Llarga
na Llarga
Punta des Tords
des Morques
Avinguda

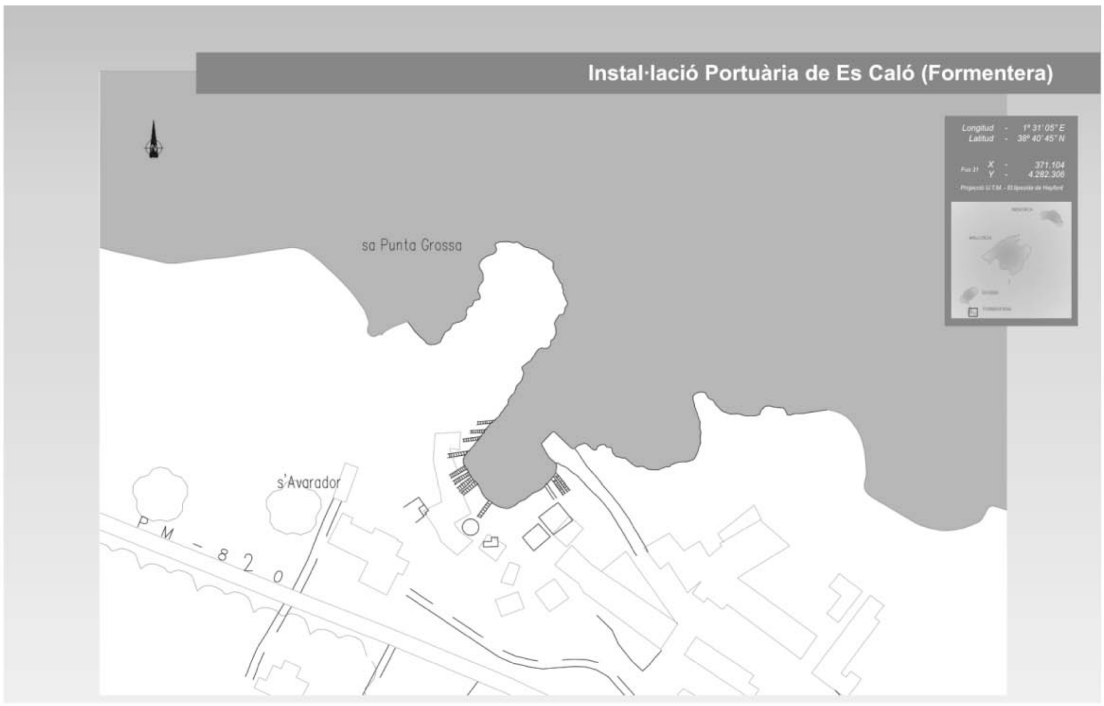

Instal·lació Portuària Sa Ràpita (T. M. Campos) - Mallorca

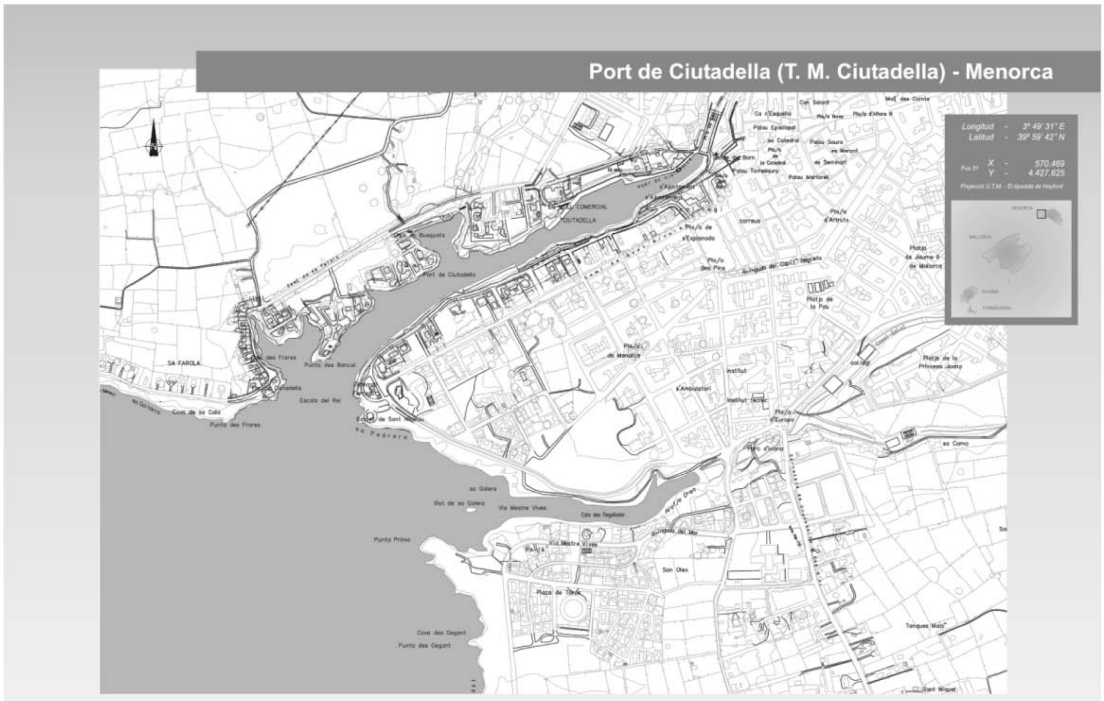

Instal·lació Portuària de S'Estanyol (T. M. Llucmajor) - Mallorca
Instalación Portuaria de S´Estanyol
Longitud - 2º 55´13´´E
Latitud - 39º 21´43´´N
X - 493.142
Y - 4.357.042

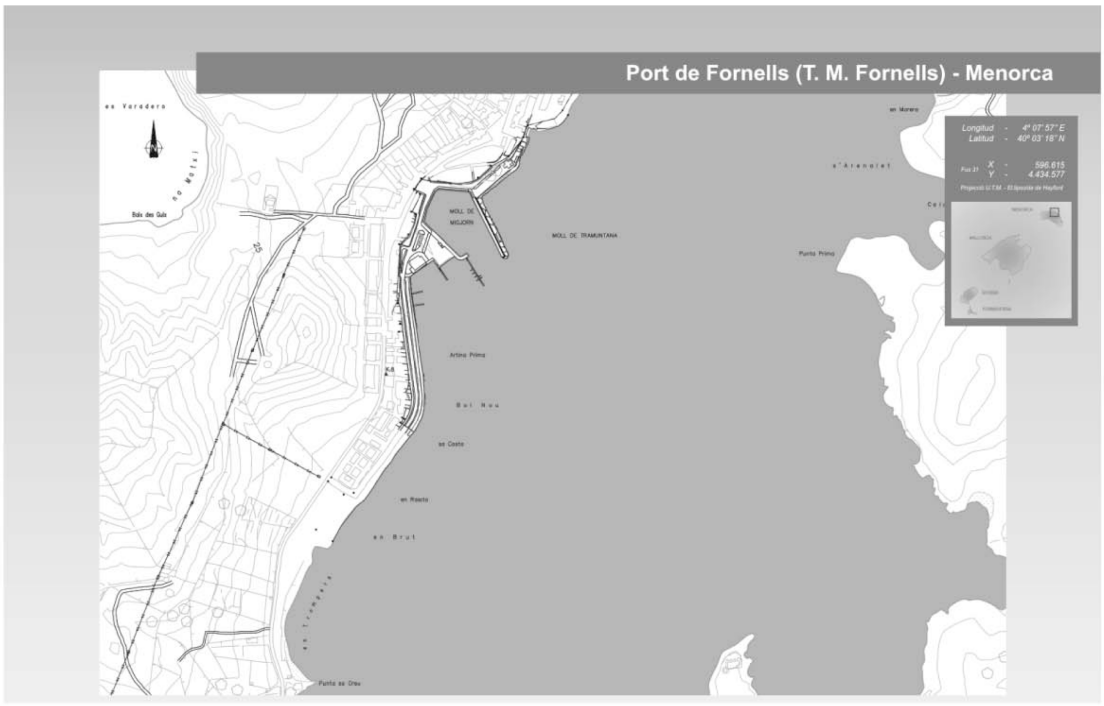

Instal·lació Portuària de Cabrera (T. M. Palma de Mallorca) - Cabrera
Longitud - 2º 56´03´´E
Latitud - 39º 09´05´´N
X - 494.332
Y - 4.333.675

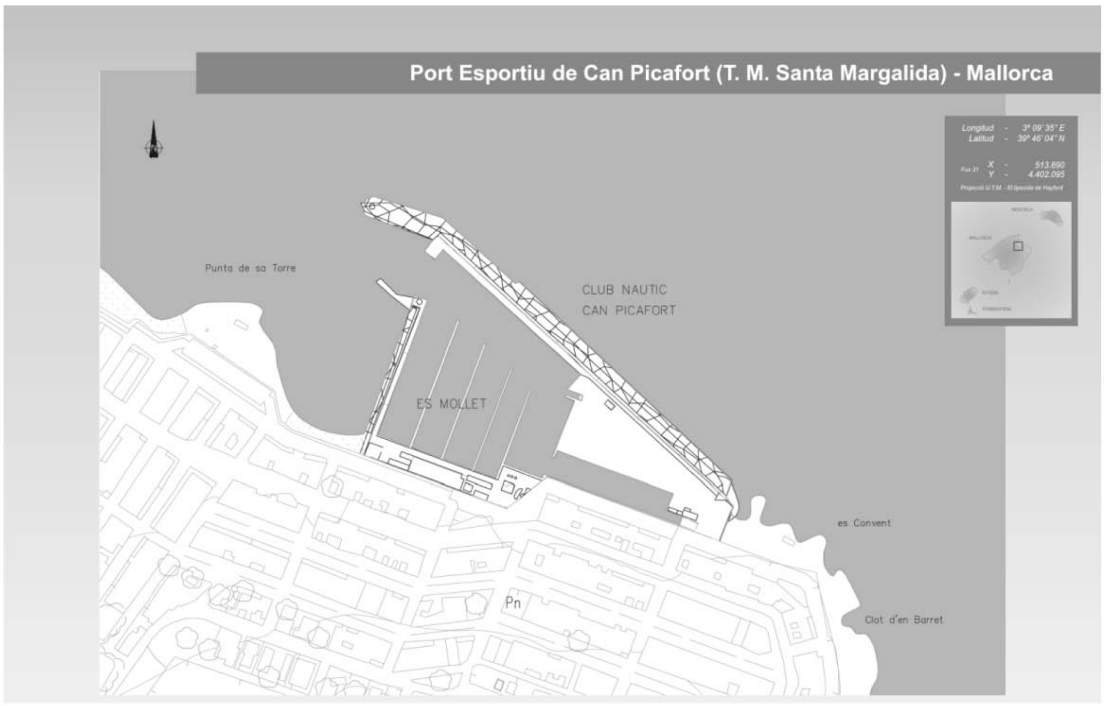

Instal·lació Portuària de S'Estanyol II (Punta Plani) (T. M. Llucmajor) - Mallorca

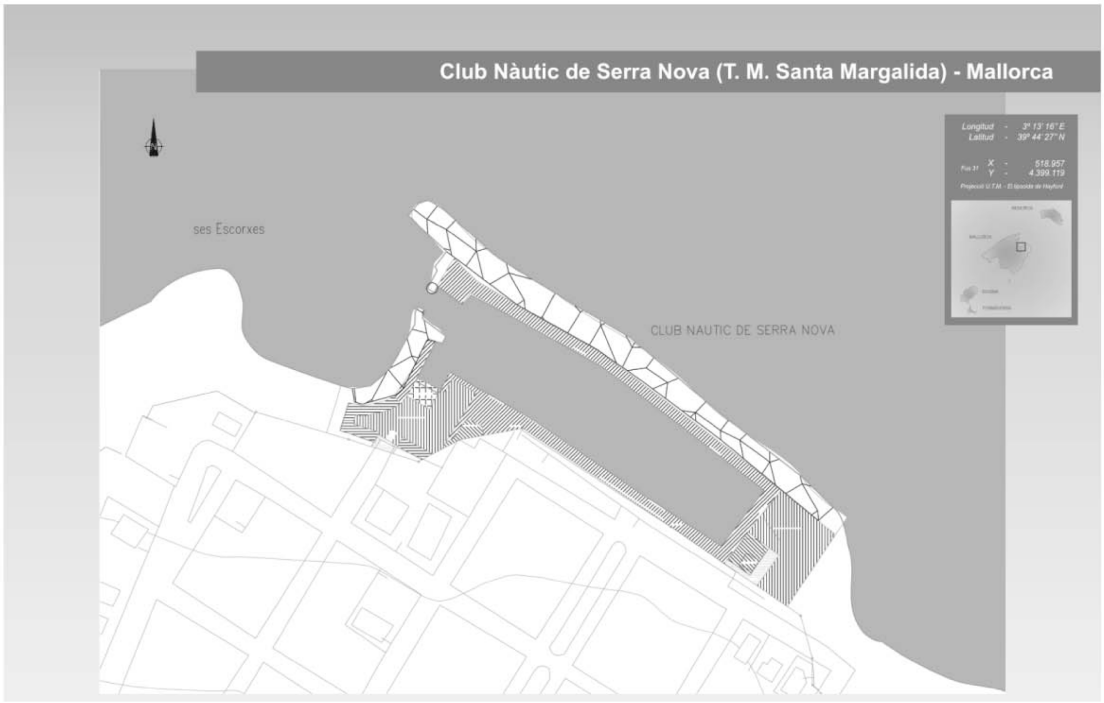

Port de Sant Antoni de Portmany (T. M. Sant Antoni de Portmany) - Eivissa
SANT ANTONI DE PORTMANY
Badia de Sant Antoni

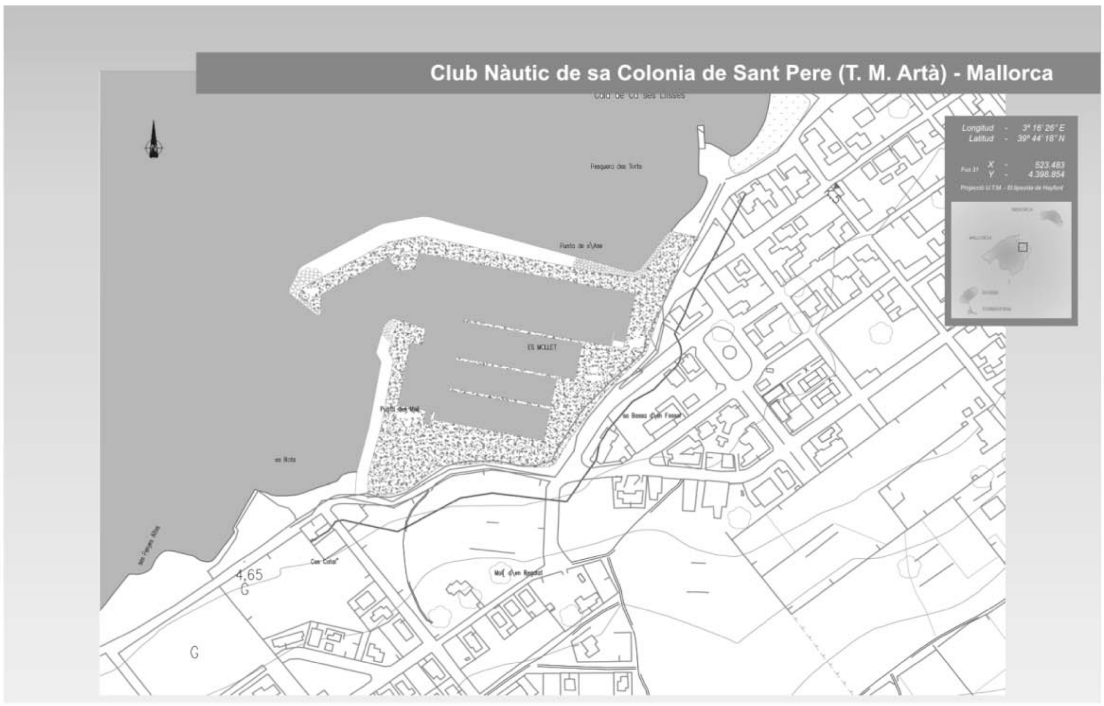

Instal·lació Portuària de Es Caló (Formentera)
sa Punta Grossa
s'Avarador
PM-820

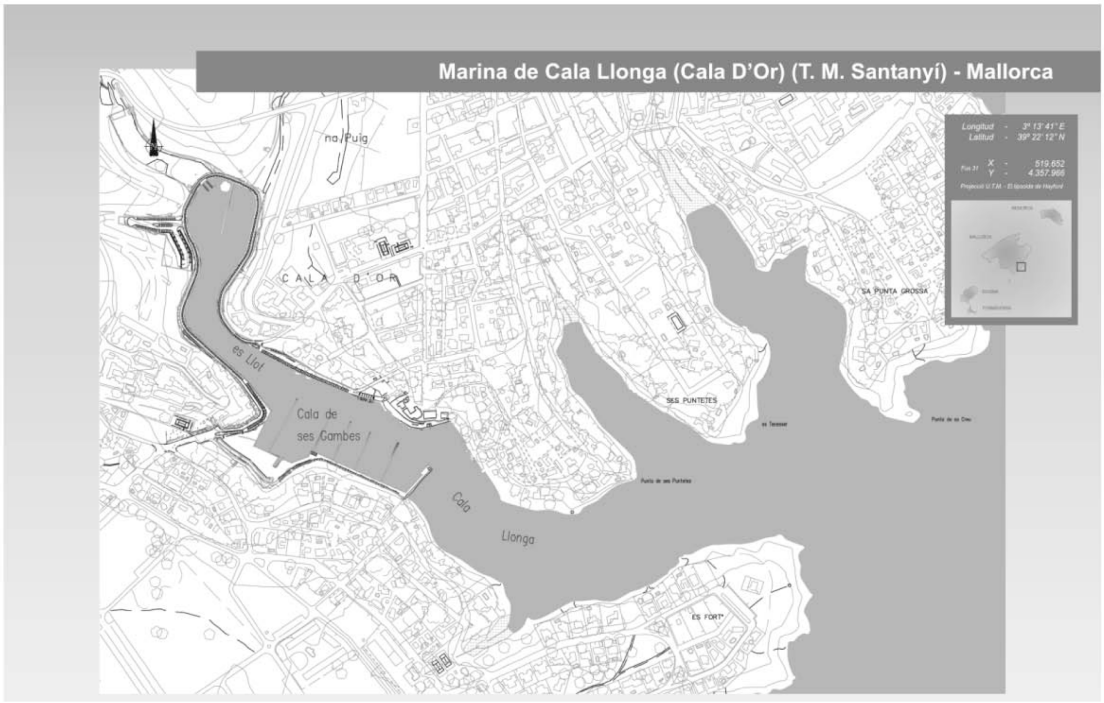

Port de Ciutadella (T. M. Ciutadella) - Menorca

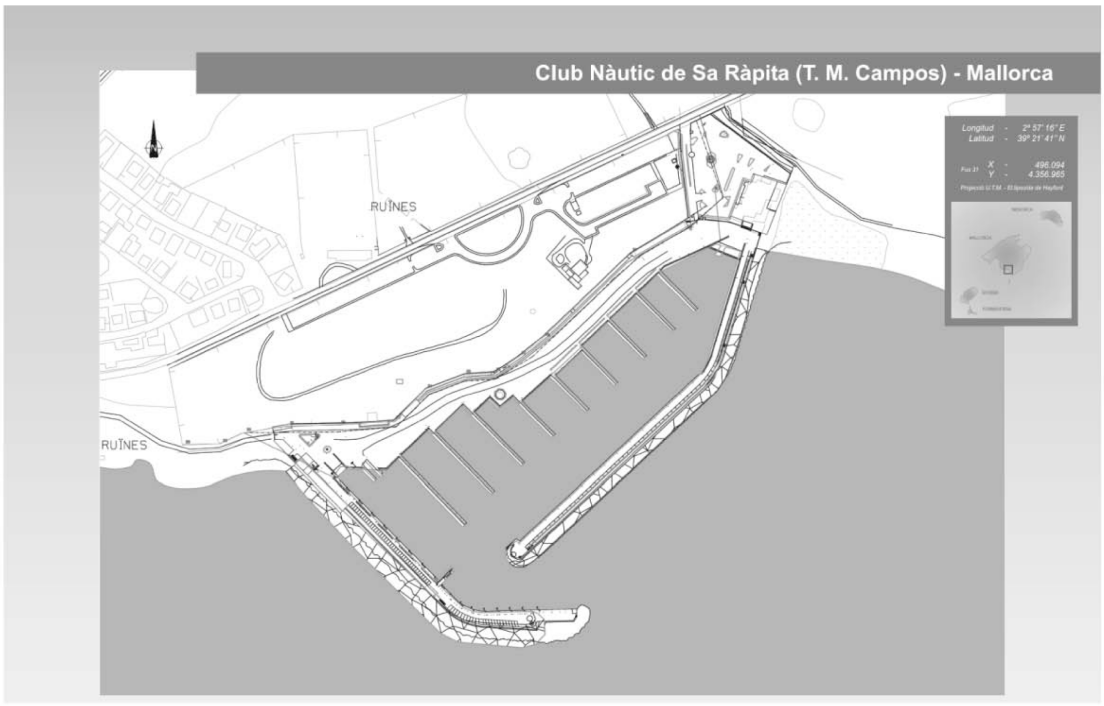

Port de Fornells (T. M. Fornells) - Menorca
Longitud - 4° 07' 57" E
Latitud - 40° 03' 18" N
Fus 31 X - 596.615
Y - 4.434.577
Projecció U.T.M. - El Spheroide de Hayford
MOLL DE TRAMUNTANA
Punta Prima
Port Esportiu Del Cocodrilo (Bonaire) (T. M. Alcúdia) - Mallorca
Longitud - 3° 08' 38" E
Latitud - 39° 52' 04" N
Fus 31 X - 512.327
Y - 4.413.181
Projecció U.T.M. - El Spheroide de Hayford
PORT ESPORTIU
DE BONAIRE
sa Punta Llarga
sa Vall
Esglesia
des Mal Pas

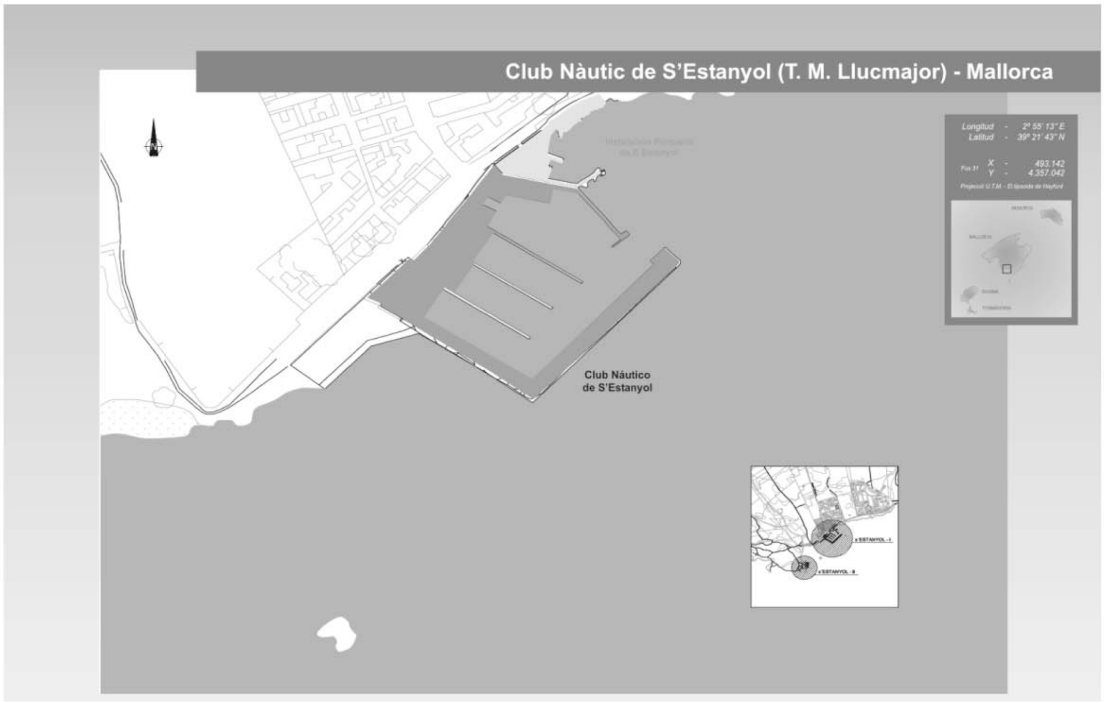

Port Esportiu de Can Picafort (T. M. Santa Margalida) - Mallorca
Punta de sa Torre
CLUB NAUTIC
CAN PICAFORT
ES MOLLET
es Convent
Pn
Clot d'en Barret

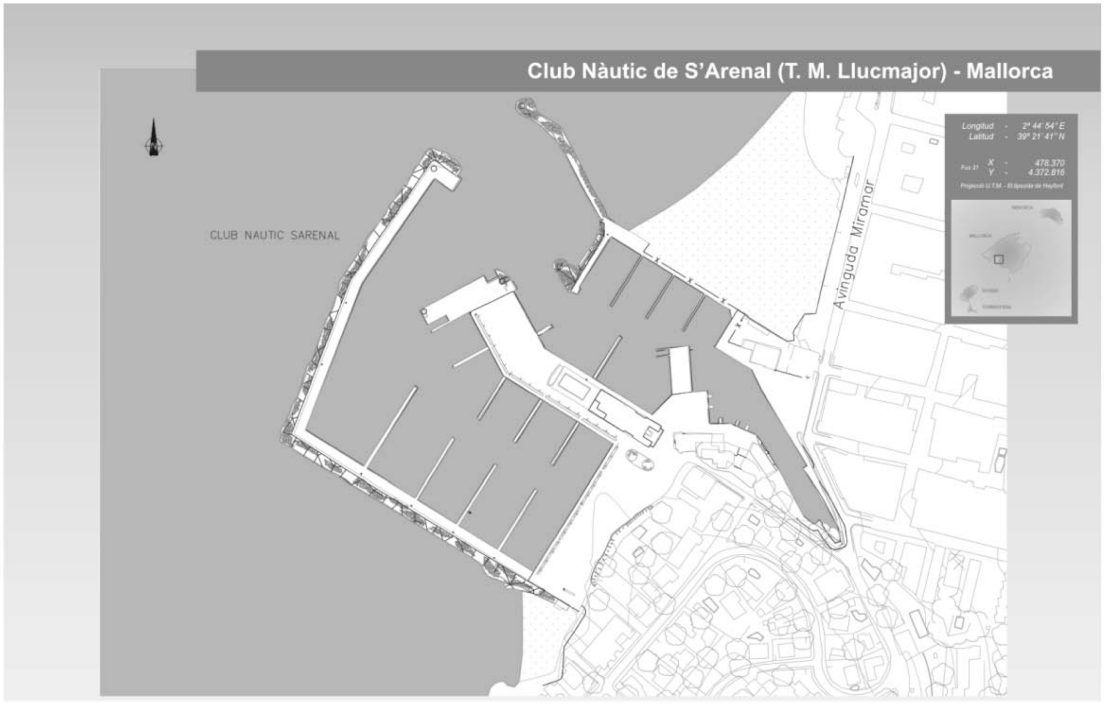

Club Nàutic de Serra Nova (T. M. Santa Margalida) - Mallorca
ses Escorxes
CLUB NAUTIC DE SERRA NOVA

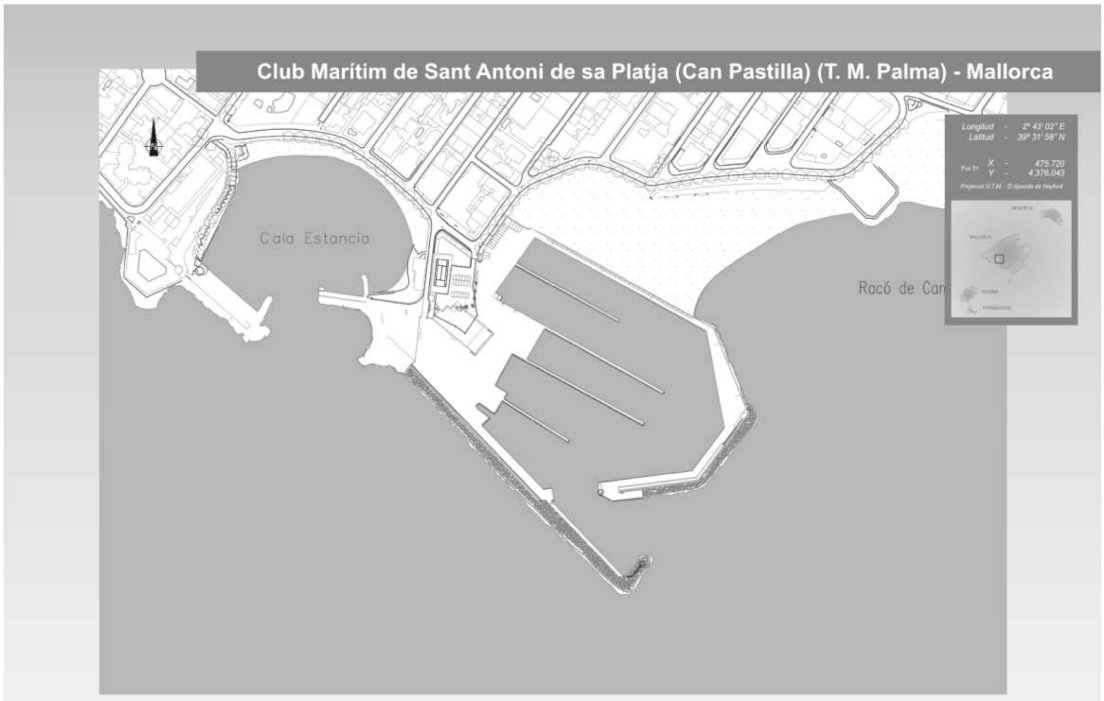

Club Nàutic de sa Colonia de Sant Pere (T. M. Artà) - Mallorca
Longitud - 3° 16' 26" E
Latitud - 39° 44' 16" N
X - 523.483
Y - 4.398.854
ES MOLLET
4,65
G
G

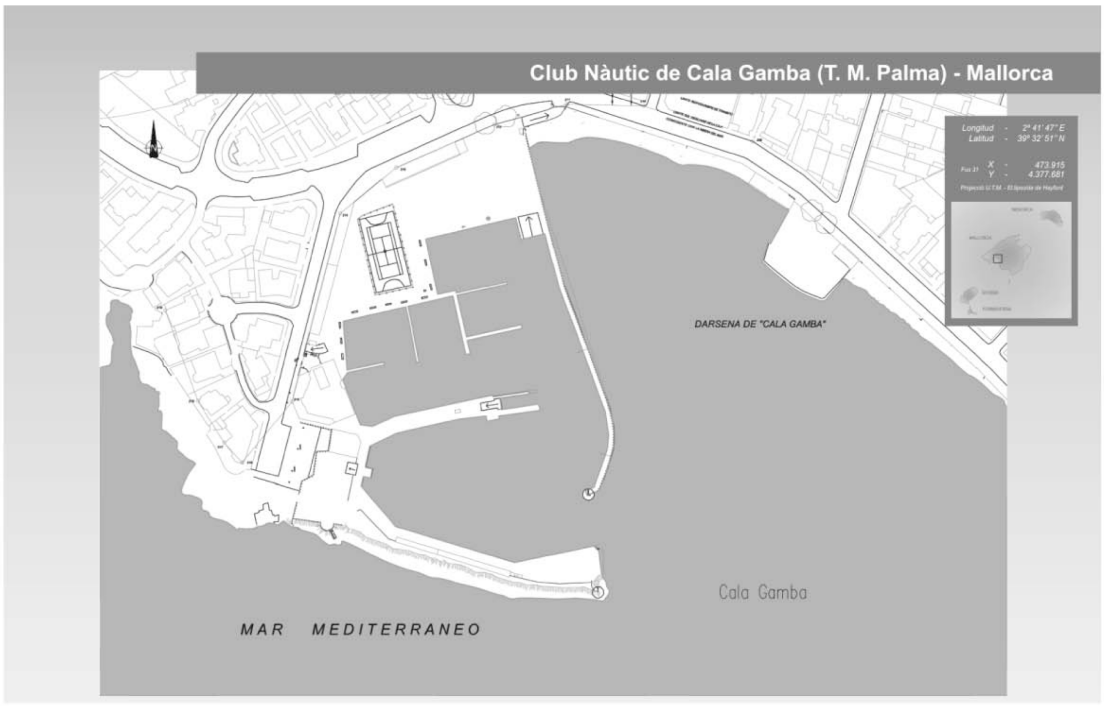

Marina de Cala Llonga (Cala D'Or) (T. M. Santanyí) - Mallorca
Longitud - 3° 13' 41" E
Latitud - 39° 22' 12" N
X - 519.652
Y - 4.357.966
C A L A D ' O R
es Llot
Cala de
ses Gambes
Cala
Llonga
SES PUNTETES
SA PUNTA GROSSA
ES FORT

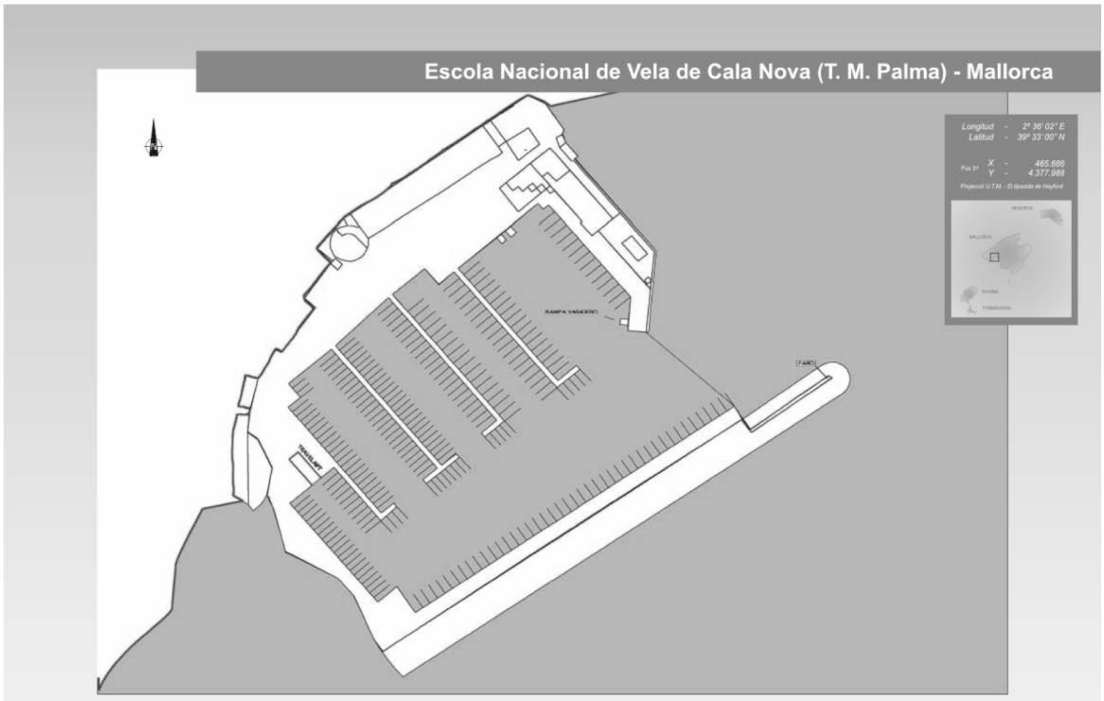

Club Nàutic de Sa Ràpita (T. M. Campos) - Mallorca
RUÏNES
RUÏNES

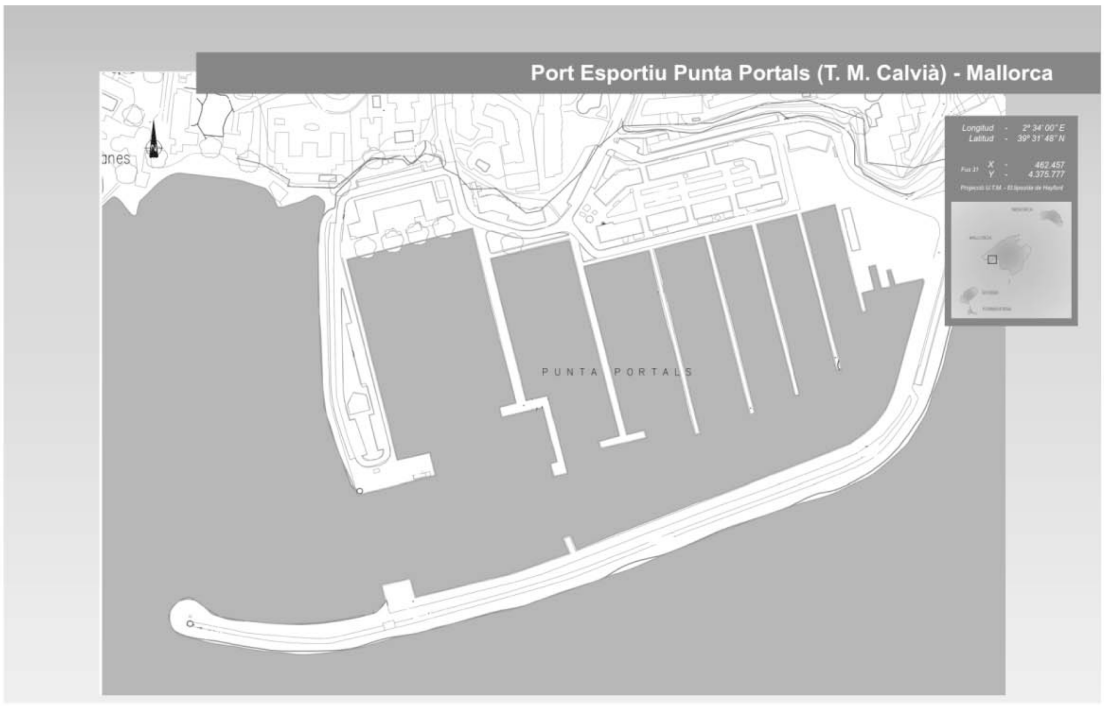

Club Nàutic de S'Estanyol (T. M. Llucmajor) - Mallorca
Club Náutico
de S'Estanyol

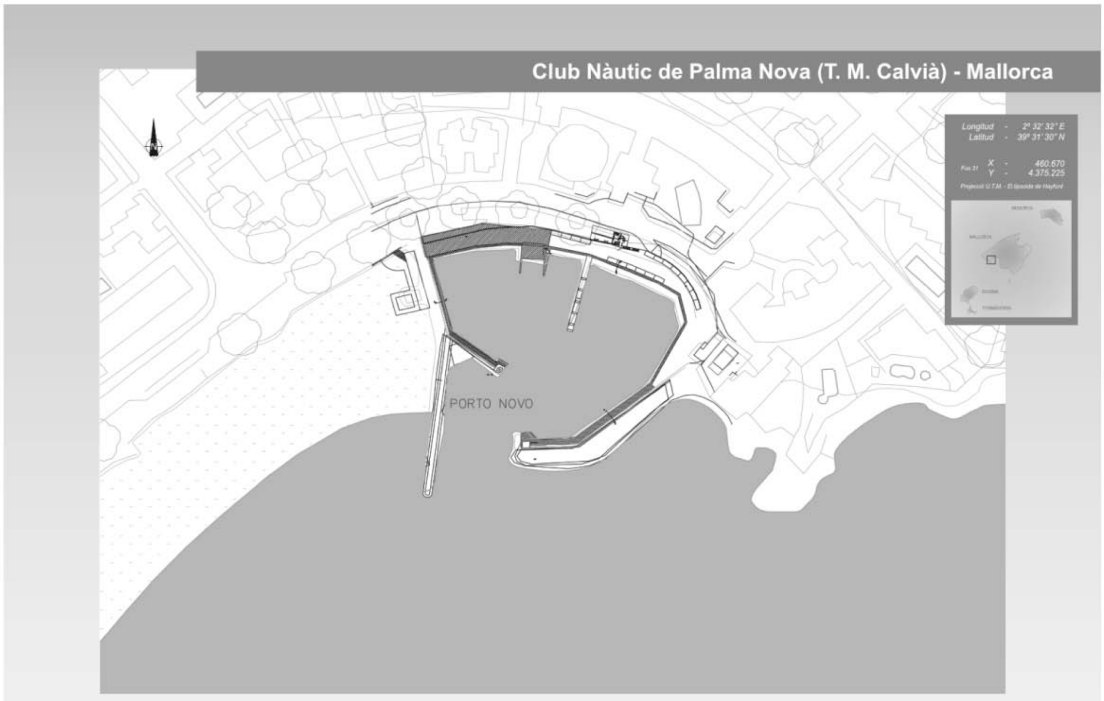

Club Nàutic de S'Arenal (T. M. Llucmajor) - Mallorca
CLUB NAUTIC SARENAL
Avinguda Miramar

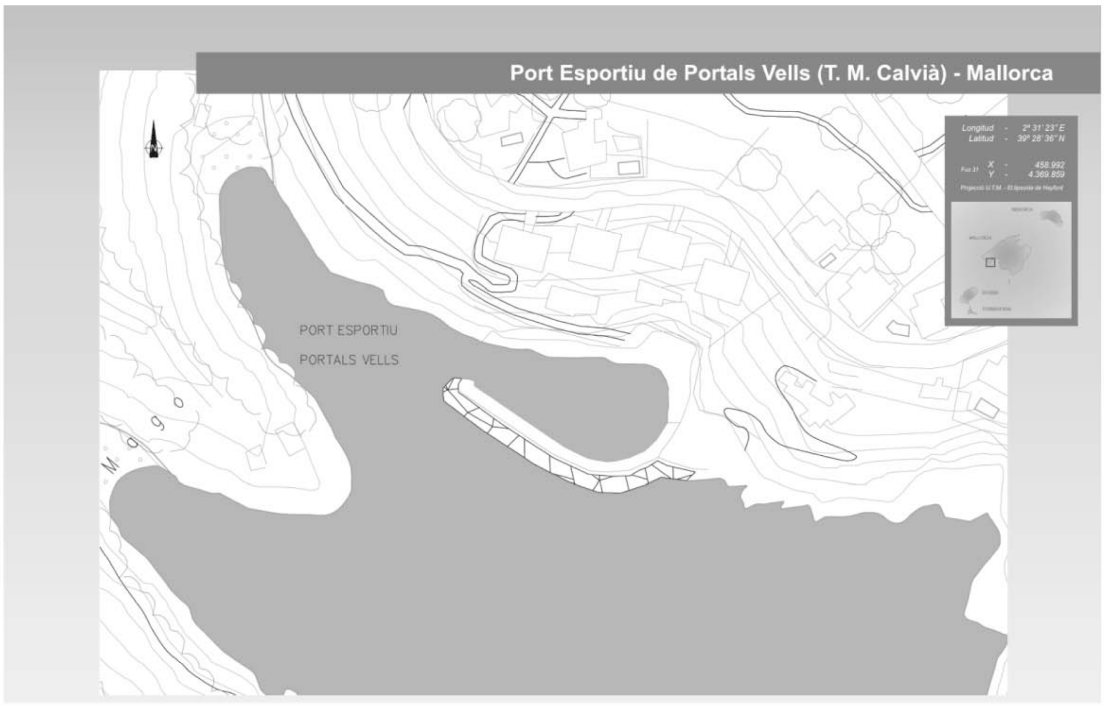

Club Marítim de Sant Antoni de sa Platja (Can Pastilla) (T. M. Palma) - Mallorca
Cala Estancia


Club Nàutic de Cala Gamba (T. M. Palma) - Mallorca
DARSENA DE "CALA GAMBA"
Cala Gamba
MAR MEDITERRANEO

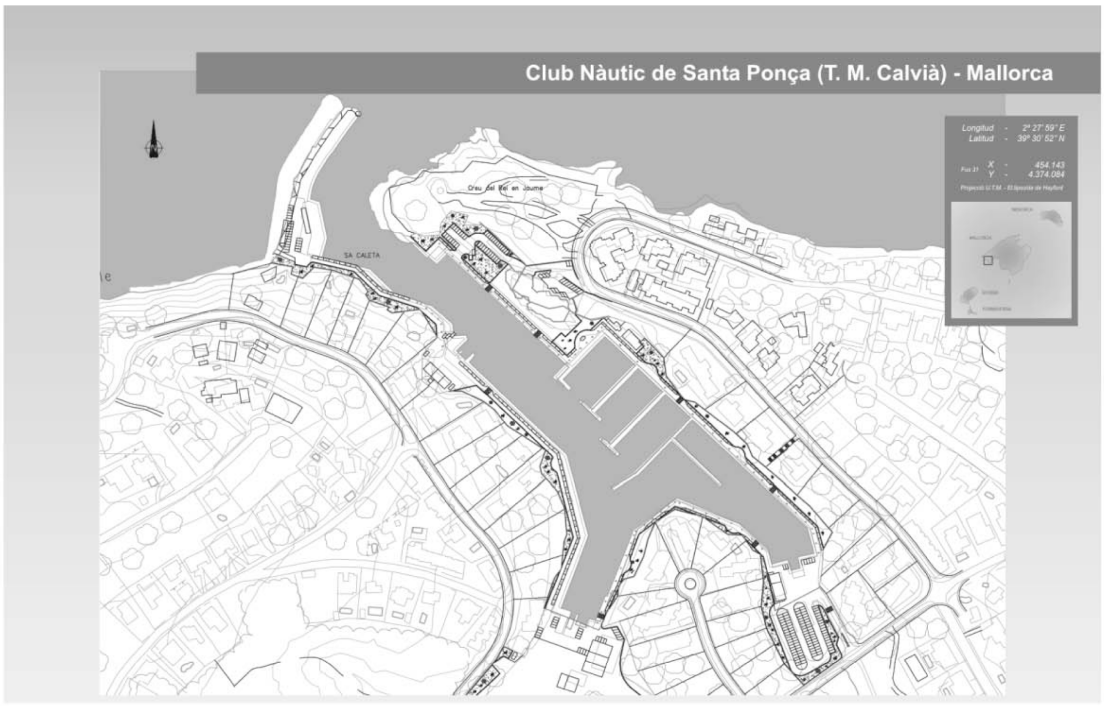

Escola Nacional de Vela de Cala Nova (T. M. Palma) - Mallorca


Port Esportiu Punta Portals (T. M. Calvià) - Mallorca
PUNTA PORTALS

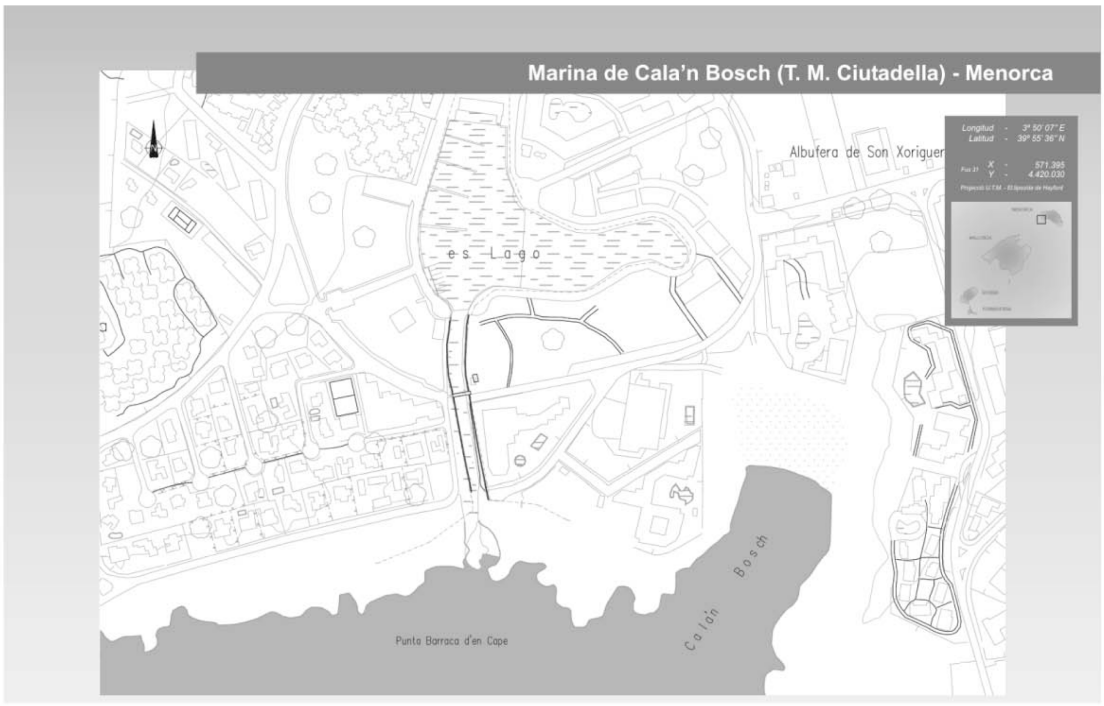

Club Nàutic de Palma Nova (T. M. Calvià) - Mallorca
PORTO NOVO

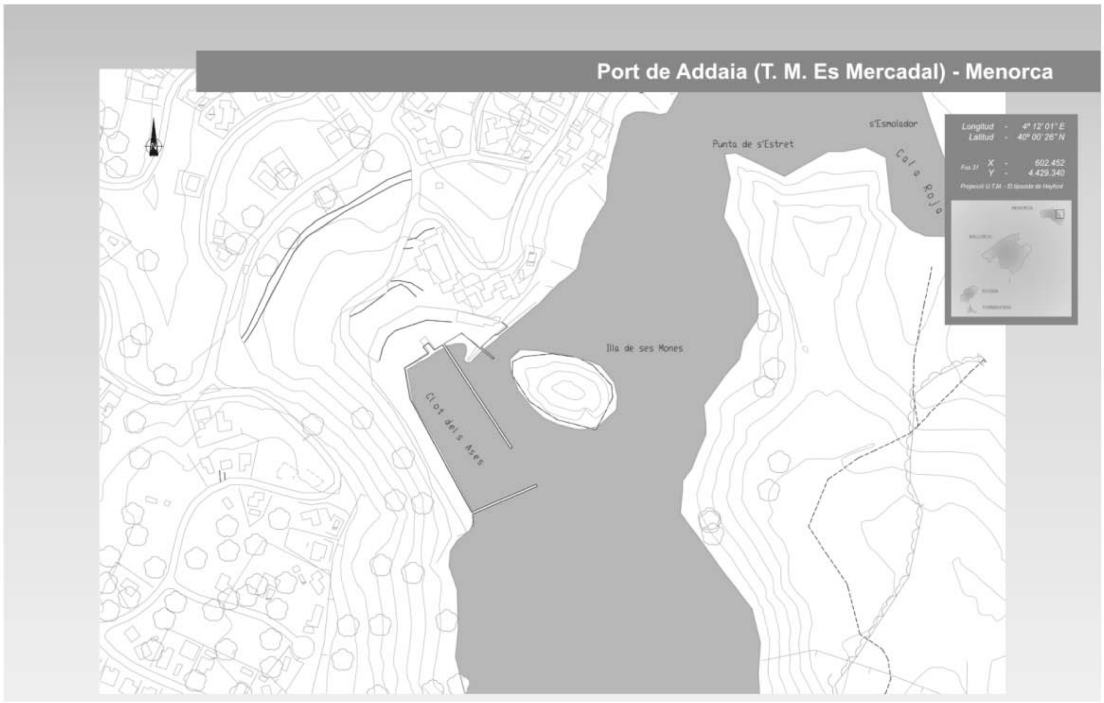

Port Esportiu de Portals Vells (T. M. Calvià) - Mallorca
PORT ESPORTIU
PORTALS VELLS
Mar


Port Esportiu El Toro (T.M. Calvià) - Mallorca
PLA DE SES PENYES ROGES
PORT ADRIANO
SEMENTER


Club Nàutic de Santa Ponça (T. M. Calvià) - Mallorca
Longitud - 2° 27' 59" E
Latitud - 39° 30' 52" N
X - 454.143
Y - 4.374.084
Creu del Mar en Jaume
SA CALETA


Port Esportiu de Santa Eulària (T. M. Santa Eulària) - Eivissa
Longitud - 1° 32' 21" E
Latitud - 39° 58' 58" N
X - 373.473
Y - 4.315.978
RUBNES
es Mercat
Ajuntament
Punta des Formenters
Punta d'en Castels


Marina de Cala'n Bosch (T. M. Ciutadella) - Menorca
Albufera de Son Xoriguer
es Lago
Punta Barraca d'en Cape
Cala'n Bosch


Port de Addaia (T. M. Es Mercadal) - Menorca
Punta de s'Estret
s'Esmolador
Illa de ses Monges
Cala Roja